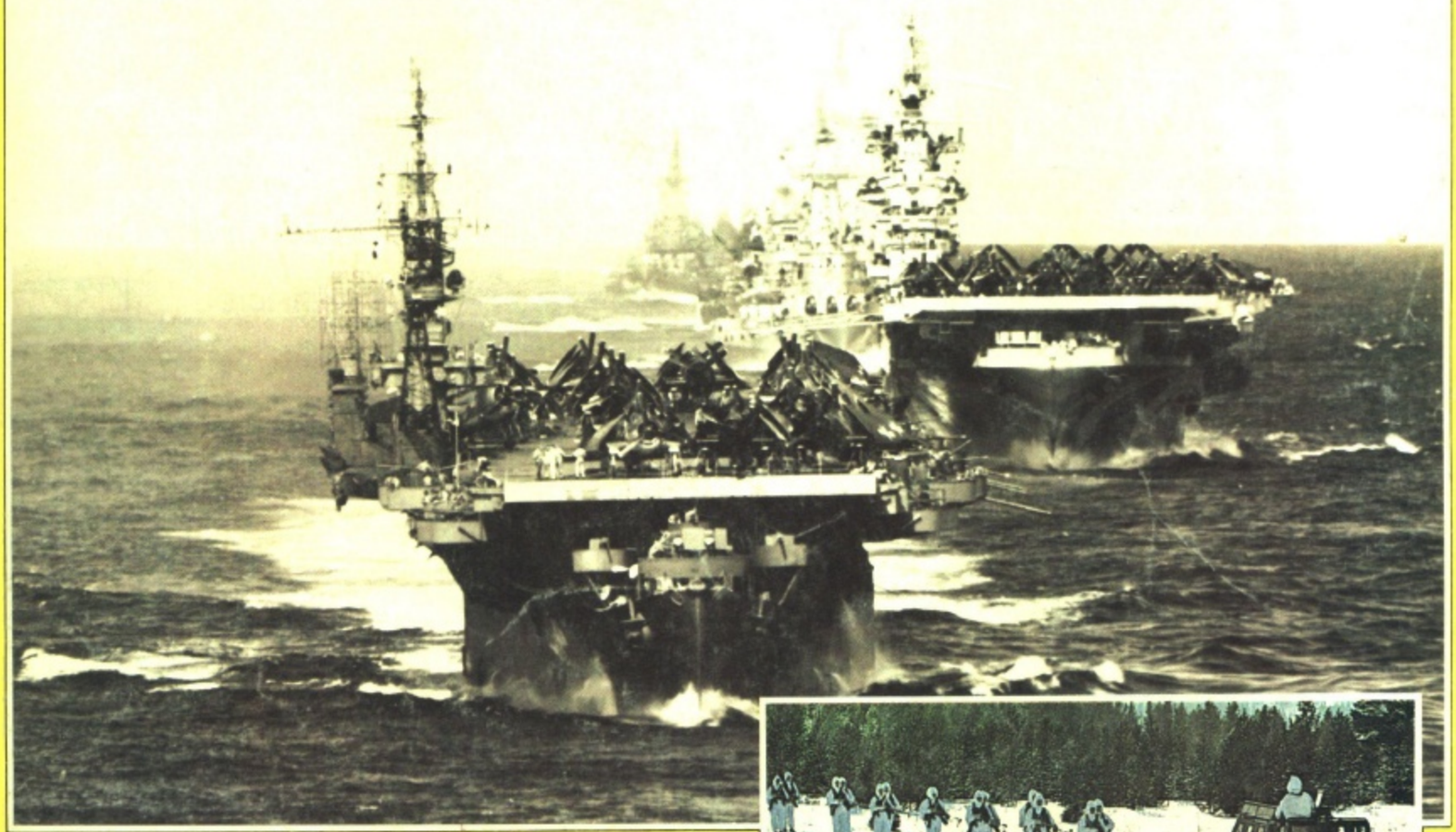
MAQUINAS DE GUERRA

3

ENCICLOPEDIA DE LAS ARMAS DEL SIGLO XX

PLANETA-AGOSTINI

Portaaviones norteamericanos en la guerra del Pacífico



Portaaviones de EE UU en la guerra del Pacífico

Task Force estadounidense de portaaviones veloces en el Pacífico: el portaaviones ligero Langley (CVL-27) guía la formación que comprende el portaaviones de gran desplazamiento Ticonderoga y tres buques de batalla.

US Navy

La guerra del Pacífico fue en gran medida una guerra de portaaviones y, desde Pearl Harbor a Okinawa, el empleo de este tipo de unidades resultó decisivo. Por primera vez, los contendientes de las batallas navales se encontraban a centenares de millas de distancia uno de otro.

Desde el momento en que los aviones japoneses embarcados atacaron la flota estadounidense, surta en Pearl Harbor, el 7 de diciembre de 1941, se inició una nueva era de la guerra en el mar; aun cuando el poder aeronaval ya hubiese demostrado anteriormente su eficacia en el ataque a buques que se encontraban en sus bases, Pearl Harbor representó el primer acto de la «guerra de los portaaviones» en los grandes océanos. Los acorazados estadounidenses estaban ahora hundidos o fuera de combate y, por lo menos durante seis meses, la Pacific Fleet (flota del Pacífico) solamente contaría con los portaaviones para llevar a cabo la ofensiva. Esta situación fue la causa de que se contemplara la fuerza de combate de los portaaviones rápidos, con aviones de caza, bombarderos en picado y torpederos, como sustituto «a largo alcance» del cañón de 406 mm de los acorazados.

La primera auténtica batalla entre formaciones opuestas tuvo lugar en el mar del Coral en mayo de 1942 para contrarrestar el intento japonés de desembarcar en Port Moresby, Nueva Guinea. Dicho enfrentamiento costó a los americanos la pérdida del portaaviones *Lexington* pero, como compensación, los japoneses se vieron obligados a anular la operación anfibia a causa del hundimiento del portaaviones ligero *Shoho*. Este acontecimiento se caracterizó por el hecho de que las dos flotas no llegaron nunca a situarse una a la vista de la otra; fue el primer encuentro de portaaviones contra portaaviones.

En junio de 1942 un intento precipitado por parte de Japón de apoderarse de la isla de Midway desembocó en la batalla homónima, que resultó decisiva debido a la elevada eficacia del servicio de información de los norteamericanos, quienes entre tanto habían introducido muchas mejoras en el empleo táctico de las fuerzas. La flota imperial sufrió, en rápida sucesión, la pérdida de sus cuatro portaaviones de primera línea y de muchos pilotos. No obstante, durante los meses siguientes, los japoneses demostraron no captar el verdadero significado y los motivos de aquellas pérdidas, por cuanto sacrificaron las tripulaciones de vuelo de sus portaaviones más rápidamente de lo que podían reemplazarlas. Y así, en el transcurso de las batallas de las islas Salomón Orientales y de las islas de Santa Cruz, el cuerpo de pilotos navales japoneses disminuyó de forma alarmante, mientras que la marina estadounidense era capaz de compensar las pérdidas de hombres y de aparatos con pilotos nuevos y nuevas generaciones de aviones.

En junio de 1944 el ataque estadounidense a las islas Marianas condujo a otro gran encuentro de portaaviones: la batalla del mar de las Filipinas, en la que perdieron la vida muchos pilotos navales japoneses. El gran «tiro al pavo» de las Marianas –como lo llamaron los mismos norteamericanos– provocó una verdadera sangría en el personal de vuelo japonés, poco adiestrado. Cuando, cuatro meses más tarde, los restos de la marina imperial se lanzaron a la batalla del golfo de Leyte, en los protaaviones quedaban poquísimos pilotos. A partir del octubre de 1944 las unidades restantes fueron hundidas en los mismos fondeaderos de Japón, donde se hallaban inmovilizadas por falta de carburante.

Aviones Hellcat en espera de la orden de poner los motores en marcha a bordo del* Yorktown *(CV-10), segunda unidad de la clase «Essex», que entró en servicio en abril de 1943.

US Navy

La Pacific Fleet en 1941-1945

EE UU, gracias a sus enormes recursos industriales, fue capaz de poner en acción un grupo de portaaviones que consiguió destruir la flota japonesa. Al término del conflicto quedaban en servicio 15 portaaviones de la clase «Essex» y otros 11 estaban en fabricación. Por otra parte, los astilleros habían construido un notable número de portaaviones ligeros (CVL) y unos 80 portaaviones de escolta (CVE). Estos últimos, unidades utilizables en cualquier tipo de acción, proporcionaron a la flota la vital protección antisubmarina y, al mismo tiempo, contribuyeron al transporte de aviones, a la escolta de los convoyes y al abastecimiento de los portaaviones de la escuadra. El cuadro incluido a continuación registra sintéticamente las operaciones en las que participaron los portaaviones en el Pacífico. Las unidades transcritas en negrita se tratan separadamente a lo largo de la obra.

US Navy

Mayo de 1943. Cubierta de vuelo del Essex. *Con la entrada en servicio del* Essex *y de los portaaviones de su clase la guerra del Pacífico se volvió favorable a EE UU.*

Portaaviones		Entrada en servicio	Acciones en servicio
AV-3 (EX CV-1)	**LANGLEY**	En 1942 como portaaviones; en 1936 como nave de apoyo hidroaviones	Hundido por ataque aéreo cerca de Java el 27/2/1942
clase «Lexington»			
CV-2	**LEXINGTON**	14/12/1927	Incursiones en el Pacífico en 1942. Hundido en el Mar del Coral el 8/5/1942.
CV-3	**SARATOGA**	16/11/1927	Torpedeado cerca de las Hawai el 11/1/42. Guadalcanal, torpedeado en las Salomón el 3/8/1942, Salomón Orientales, Bougainville, Gilbert, Kwajalein, Eniwetok, incursiones en el Pacífico en 1944, operaciones con la flota británica de Oriente en 1944, gravemente dañado por Kamikaze en Iwojima el 21/2/1945
clase «Yorktown»			
CV-5	**YORKTOWN**	30/9/1937	Incursiones en el Pacífico en 1942, dañado en el Mar del Coral, hundido en Midway el 7/6/1942
CV-6	**ENTERPRISE**	12/5/1938	Midway, desembarcos en Guadalcanal, Kwajalein, incursiones en Truk, Hollandia, Saipán, mar de las Filipinas, Palau, Leyte, Iwojima, dañado dos veces por kamikaze en Okinawa el 11/4/1945 y el 13/4/1945
CV-8	**HORNET**	20/10/1941	Incursión Tokyo, por Doolittle, el 8/4/1942. Midway, hundido en Santa Cruz el 27/10/1942.
clase «Wasp»			
CV-7	**WASP**	25/4/1941	Desembarcos en Guadalcanal, hundido en las Salomón Orientales el 15/9/1942
clase «Essex»			
CV-9	**ESSEX**	31/12/1942	Bougainville, Gilbert, Kwajalein, incursión a Truk, Marianas, Palau, Leyte, Iwojima, dañado por kamikaze el 25/11/1944
CV-10	YORKTOWN	15/4/1943	Gilbert, Kwajalein, incursiones a Truk, Hollandia, Marianas, Iwojima
CV-11	**INTREPID**	16/8/1943	Kwajalein, torpedeado en la incursión a Truk, Palau, Leyte, dañado por kamikaze cerca de Luzon el 25/11/1944 y cerca de Okinawa el 18/4/1945
CV-12	HORNET	29/11/1943	Marianas, Palau, Leyte, Iwojima
CV-13	**FRANKLIN**	31/1/1944	Guam, Palau, Leyte, dañado por kamikaze en Luzón el 15/10/1944 y el 30/10/1944, dañado por ataque aéreo cerca de Kyushu el 19/3/1945
CV-14	TICONDEROGA	8/5/1944	Palau, Leyte, gravemente dañado por kamikaze en Formosa el 21/1/1945
CV-15	RANDOLPH	9/10/1944	Iwojima
CV-16	LEXINGTON	17/2/1943	Gilbert, Hollandia, torpedeado cerca de Kwajalein el 4/12/1943, Marianas, Palau, Leyte, dañado por kamikaze en Luzón el 5/11/1944, Iwojima
CV-17	BUNKER HILL	20/5/1943	Bougainville, Gilbert, Kwajalein, incursiones a Truk, Hollandia, Marianas, Palau, Leyte, Iwojima, gravemente dañado por kamikaze en Okinawa el 11/4/1945
CV-18	WASP	24/11/1943	Nueva Guinea, Marianas, Palau, Leyte, Iwojima, dañado por ataque aéreo en alta mar cerca de Kyushu el 19/3/1945
CV-19	HANCOCK	15/4/1944	Filipinas, Iwojima, dañado por una explosión interna el 21/1/1945 y por kamikaze el 7/4/1945
CV-20	BENNINGTON	6/8/1944	Iwojima
CV-31	BON HOMME RICHARD	26/11/1944	Incursiones contra Japón
CV-36	ANTIETAM	28/1/1945	Rendición del Japón en bahía de Tokyo
CV-38	SHANGRI-LA	15/9/1944	Varias incursiones en 1945
clase «Independence»			
CVL-22	INDEPENDENCE	1/1/1943	Bougainville, dañado por torpedo en las Gilbert 20/11/1943, Palau, Leyte
CVL-23	**PRINCETON**	25/2/1943	Bougainville, Gilbert, Kwajalein, Eniwetok, Hollandia, Marianas, Palau, hundido en Leyte el 24/10/1944
CVL-24	BELLEAU WOOD	31/5/1943	Gilbert, Kwajalein, incursión contra Truk, Nueva Guinea, Marianas, Palau, gravemente dañado por kamikaze en Leyte el 30/10/1944, Iwojima
CVL-25	COWPENS	28/5/1943	Gilbert, Kwajalein, incursión en Truk, Nueva Guinea, Marianas, Palau, Leyte, Filipinas, Iwojima
CVL-26	MONTEREY	17/6/1943	Gilbert, Kwajalein, incursión en Truk, Nueva Guinea, Marianas, Palau, Leyte
CVL-27	LANGLEY	31/8/1943	Kwajalein, Eniwetok, Marianas, Palau, Leyte, Filipinas, Iwojima
CVL-28	CABOT	24/7/1943	Kwajalein, incursión contra Truk, mar de las Filipinas, Guam, Palau, Leyte, Filipinas, Iwojima
CVL-29	BATAAN	17/11/1943	Hollandia, Marianas
CVL-30	SAN JACINTO	15/12/1943	Marianas, Palau, Leyte, Filipinas, Iwojima
clase «Long Island»			
CVE-1	LONG ISLAND	2/6/1941	Transporte de aviones, Guadalcanal
clase «Bogue»			
CVE-9	**BOGUE**	26/9/1942	Operaciones antisubmarinas en Atl., transporte y abastecimiento en el Pac.
CVE-12	COPAHEE	15/6/1942	Transporte de aviones
CVE-16	NASSAU	20/8/1942	Marshall, transporte de aviones
CVE-18	ALTAMAHA	15/9/1942	Operaciones antisubmarinas, transporte y abastecimiento
CVE-20	BARNES	20/2/1943	Transporte de aviones en zona operaciones
CVE-23	BRETON	12/4/1943	Transporte de aviones
CVE-31	PRINCE WILLIAM	9/4/1943	Transporte de aviones al Pacífico
clase «Sangamon»			
CVE-26	**SANGAMON**	25/8/1942	Africa del Norte, Gilbert, Kwajalein, Eniwetok, Marianas, dañado en Leyte el 25/10/1944 y por kamikaze en Okinawa el 4/5/1945
CVE-27	SUWANEE	24/9/1942	Africa del N., Gilbert, Kwajalein, Eniwetok, N. Guinea, Saipán, dañado en Leyte el 25/10/1944, Okinawa
CVE-28	CHENANGO	19/9/1942	Africa del Norte, Gilbert, Kwajalein, Eniwetok, Saipán, Guam, Leyte, Okinawa
CVE-29	SANTEE	24/8/1942	Africa del Norte, Guam, gravemente dañado en Leyte el 25/10/1944, Okinawa
clase «Casablanca»			
CVE-55	CASABLANCA	8/7/1943	Transporte y entrenamiento
CVE-56	LISCOME BAY	7/8/1943	Hundido por un submarino en las Salomón el 24/11/1943
CVE-57	ANZIO	27/8/1943	Makin, Kwajalein, Nueva Guinea, Saipán, Guam
CVE-58	CORREGIDOR	31/8/1943	Gilbert, Marshall, Nueva Guinea, Saipán, Guam
CVE-61	MANILA BAY	5/10/1943	Marshall, Kwajalein, Eniwetok, Kaveng, Salomon, Rabaul, Leyte, Filipinas, dañado por kamikaze en Lingayen el 5/1/1945
CVE-62	NATOMA BAY	14/10/1943	Marshall, Kaveng, Nueva Guinea, Leyte, Filipinas, Iwojima, Okinawa
CVE-63	**ST. LÔ**	23/10/1943	Saipan, Palau, hundido en la acción de Samar durante la batalla de Leyte el 25/10/1944
CVE-65	WAKE ISLAND	4/11/1943	Filipinas, Iwojima, dañado por Kamikaze en Okinawa el 3/4/1945
CVE-66	WHITE PLAINS	15/11/1943	Saipán, Flota, Tinián, Palau, dañado por el tiro de artillería y por los kamikaze en la acción de Samar durante la batalla de Leyte el 29/10/1944
CVE-68	KALININ BAY	27/11/1943	Gravemente dañado por disparos de artillería y por los kamikaze en la acción de Samar durante la batalla de Leyte el 25/10/1944
CVE-69	KASAAN BAY	4/12/1943	Entrenamiento de pilotos y transporte (después de un período de servicio en el Atlántico)
CVE-70	FANSHAN BAY	9/12/1943	Saipan, dañado durante un ataque aéreo en la batalla del mar de Filipinas y por los disparos de artillería en la acción de Samar durante la batalla de Leyte el 25/10/1944
CVE-71	KITKUN BAY	15/12/1943	Saipán, Tinián, Guam, dañado por kamikaze en la acción de Samar durante la batalla de Leyte el 25/10/1944
CVE-72	TULAGI	21/12/1943	Iwojima, Okinawa
CVE-73	GAMBIER BAY	28/12/1943	Saipán, Tinián, Palau, hundido por los disparos de artillería en Leyte el 25/10/1944
CVE-74	NEHENTA BAY	3/1/1944	Saipan, Guam, Palau, dañado por un tifón en diciembre de 1944, Okinawa
CVE-75	HOGGATT BAY	11/1/1944	Marianas, Filipinas, Okinawa
CVE-76	KADASHAN BAY	18/1/1944	Palau, Leyte, gravemente dañado por kamikaze en Lingayen el 8/1/1945
CVE-77	MARCUS ISLAND	26/1/1944	Palau, Leyte, islas del Almirantazgo
CVE-78	SAVO ISLAND	3/12/1944	Peleliu, Leyte, dañado por kamikaze en las Filipinas el 5/1/1945, Okinawa
CVE-79	OMMANEY BAY	11/2/1944	Palau, Leyte, Filipinas, hundido por las naves de su misma formación después de ser dañada por kamikaze el 4/1/1945
CVE-80	PETROF BAY	18/2/1944	Leyte, Okinawa
CVE-82	SAGINAW BAY	2/3/1944	Palau, Leyte, Okinawa
CVE-83	SARGENT BAY	9/3/1944	Filipinas, Iwojima, Okinawa
CVE-84	SHAMROCK BAY	15/3/1944	Filipinas, Iwojima, Okinawa
CVE-85	SHIPLEY BAY	21/3/1944	Okinawa
CVE-86	SITKOH BAY	28/3/1944	Transporte y reabastecimiento
CVE-87	STEAMER BAY	4/4/1944	Transporte y reabastecimiento
CVE-88	CAPE ESPERANCE	9/4/1944	Transporte y reabastecimiento
CVE-89	TAKANIS BAY	15/4/1944	Transporte y reabastecimiento
CVE-90	THETIS BAY	21/4/1944	Transporte y reabastecimiento
CVE-91	MAKASSAR STRAIT	29/4/1944	Transporte y reabastecimiento
CVE-92	WINDHAM BAY	3/5/1944	Entrenamientos y transporte
CVE-93	MAKIN ISLAND	9/5/1944	Leyte, Iwojima, Okinawa
CVE-94	LUNGA POINT	14/5/1944	Filipinas, dañado por kamikaze en Iwojima, Okinawa
CVE-95	BISMARCK SEA	20/5/1944	Hundido por kamikaze en Iwojima el 21/2/1945
CVE-96	SALAMAUA	26/5/1944	Filipinas, gravemente dañado por kamikaze en Lingayen el 13/1/1945, Okinawa
CVE-97	HOLLANDIA	1/6/1944	Transporte y reabastecimiento
CVE-98	KWAJALEIN	7/6/1944	Transporte y reabastecimiento
CVE-99	ADMIRALTY ISLANDS	13/6/1944	Transporte y reabastecimiento
CVE-100	BOUGAINVILLE	18/6/1944	Transporte y reabastecimiento
CVE-101	MATANIKAU	24/6/1944	Transporte y reabastecimiento
CVE-102	ATTU	30/6/1944	Transporte y reabastecimiento
CVE-103	ROI	6/7/1944	Transporte y reabastecimiento
CVE-104	MUNDA	8/7/1944	Transporte y reabastecimiento
clase «Commencement Bay»			
CVE-106	BLOCK ISLAND	30/12/1944	Okinawa
CVE-107	GILBERT ISLANDS	5/2/1944	Okinawa
CVE-109	CAPE GLOUCESTER	5/3/1944	Cobertura aérea a las unidades de dragado de minas

EE UU

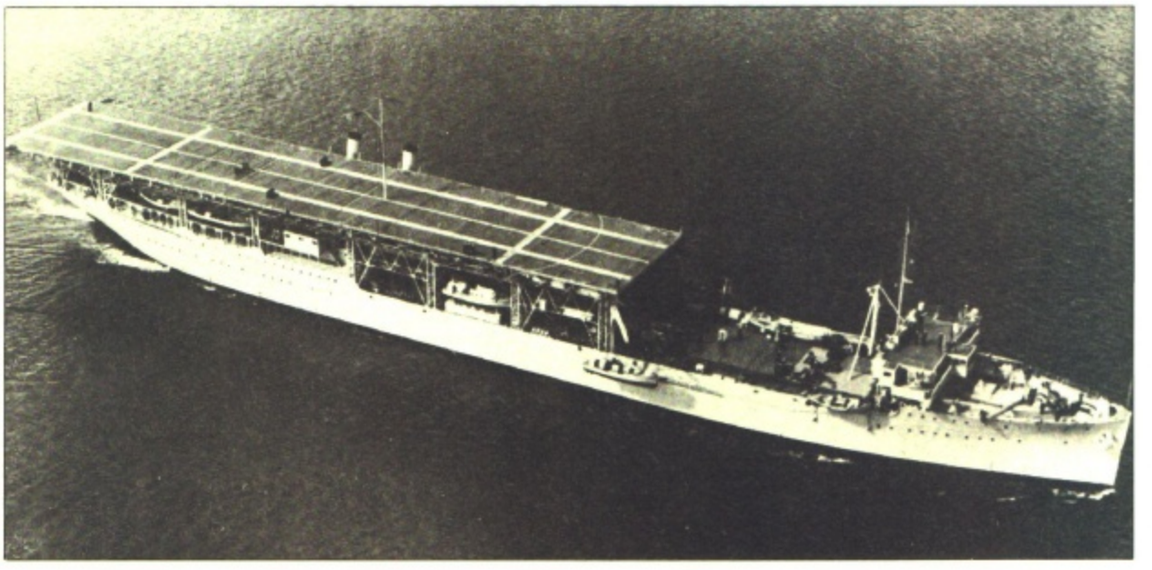
Langley

Al final de la primera guerra mundial la importancia de la aviación naval era tan evidente que la marina de EE UU decidió acelerar la realización de los buques portaaviones. Con tal fin, en marzo de 1920, un mercante destinado al transporte de carbón, el *Jupiter* (AC-3), fue rebautizado con el nombre de *Langley* (CV-1) e inició las pruebas en julio de 1922. Las principales modificaciones llevadas a cabo consistían en una cubierta de vuelo con dos chimeneas en el lado izquierdo, nuevos talleres y pañoles en las carboneras, y el hangar con capacidad para 33 aviones, en lugar de los 24 previstos. El principal defecto del *Langley* residía en su baja velocidad, imputable a las reducidas dimensiones del motor turboeléctrico, que desarrollaba 7 150 hp. En servicio, el *Langley* sólo alcanzaba los 14 nudos, una velocidad inferior en 7 nudos a la de cualquier buque de batalla. Sin embargo, permaneció al servicio de la flota durante cinco años, cumpliendo loablemente su función, que fue eficazmente desempeñada por el *Lexington* y el *Saratoga* a partir de 1928. Con todo, el *Langley* continuó actuando como portaaviones hasta 1936, año en que pasó a ser nave de apoyo a hidroaviones (AV-3), con una cubierta de vuelo de la que se había eliminado la parte proel originaria.

El *Langley* contribuyó notablemente al progreso técnico de la aviación naval, en particular en el sector de los sistemas de detención. Se experimentaron distintos tipos partiendo del inicial de fabricación inglesa –constituido por cables longitudinales que enlazaban con el gancho de apontaje de los aviones– al que en EE UU se añadió un sistema reforzado de cables transversales cuya acción dilatoria se conseguía mediante saquetes de artillería repletos de arena y colgados a sus extremos. Al final, este sistema, que llegó a ser hidráulico con los consecutivos perfeccionamientos, resultó tan efectivo que aún hoy representa el punto de partida en base al cual se realizan los aparatos de frenado de los portaaviones modernos.

La instalación de dos catapultas neumáticas, encajadas en la cubierta de vuelo, e inicialmente programadas para hidroaviones, constituyó una importante innovación ulterior, que en seguida se aplicó a los demás tipos de aviones, y todavía está en uso en los portaaviones actuales.

El viejo *Langley*, que, por sus orígenes, era llamado «carro cubierto», llevó a cabo un servicio de guerra muy breve y modesto como nave de transporte de aviones. El 27 de febrero de 1942 un grupo de aviones de ataque japoneses procedentes de Bali sorprendieron al buque, que se dirigía a Tjilatjap, en la isla de Java, y lo hundieron tras alcanzarle con cinco bombas.



US National Archives

El viejo* Langley, *primer portaaviones de EE UU, después del desplazamiento de la parte de proa de la cubierta de vuelo, se empleó como nave de apoyo a hidroaviones a partir de 1936. Cuando estalló la guerra desarrolló la función de buque de transporte de aviones durante un breve período, pues en febrero de 1942 fue hundido por los japoneses.

Características

Langley (CV-1)
Desplazamiento: 11 050 toneladas estándar, 14 700 toneladas a plena carga.
Dimensiones: eslora 165,3 m; manga 19,96 m; calado 7,32 m.
Aparato motor: turboeléctrico a un eje; que desarrollaba una potencia de 7 150 hp (5 335 kW).
Velocidad: 14 nudos.
Protección: ninguna.
Armamento: 4 cañones de 127 mm.
Aviones: en 1923, 30 cazas interceptadores.
Dotación: 410 hombres en total.

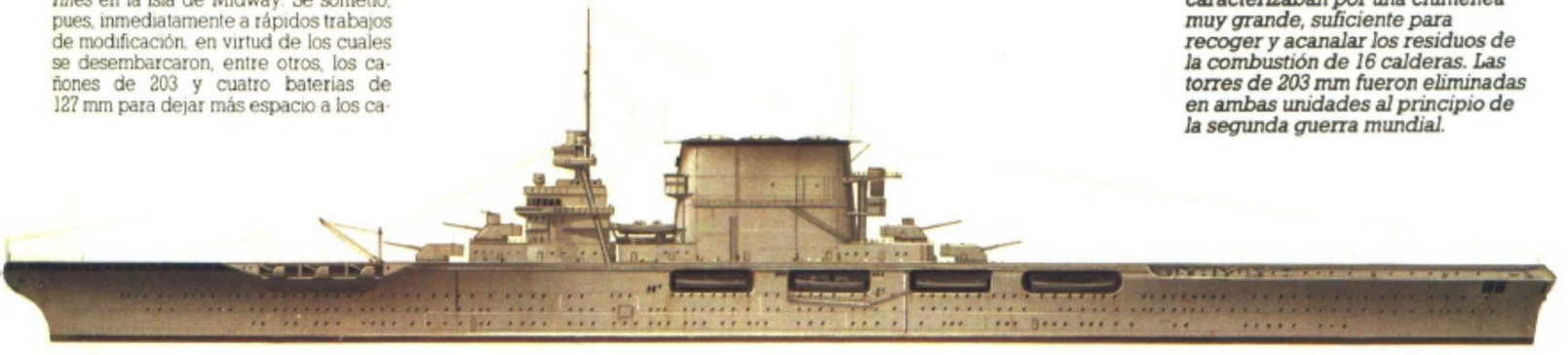
EE UU

Lexington

De acuerdo con las disposiciones del tratado de Washington, la marina estadounidense fue autorizada a convertir en portaaviones dos cruceros de batalla de 33 000 t todavía en construcción. A este fin escogieron el *Lexington* y el *Saratoga*, y durante los trabajos de adecuación se tuvieron en cuenta algunos conceptos innovadores ya contemplados en un proyecto de portaaviones de 1919 que no había tenido continuidad. El *Lexington*, terminado en 1925, se presentó como nave de características muy destacadas; contaba con una imponente superestructura en «isla» a estribor, dos torres gemelas de 203 mm a proa y otras dos a popa.

Cuando se produjo el ataque a Pearl Harbor, este buque se libró del desastre porque en aquel momento estaba transportando aviones a las unidades de *marines* en la isla de Midway. Se sometió, pues, inmediatamente a rápidos trabajos de modificación, en virtud de los cuales se desembarcaron, entre otros, los cañones de 203 y cuatro baterías de 127 mm para dejar más espacio a los cañones automáticos simples de 20 mm que habrían reforzado el armamento antiaéreo –inicialmente modesto– para distancias cortas.

En una primera operación bélica el *Lexington* intentó en vano acudir en ayuda a la isla de Wake poco después de Pearl Harbor; a fines de enero de 1942 proporcionó cobertura aérea a una incursión contra las islas Marshall y, por lo tanto, participó en las acciones de apoyo llevadas a cabo en el Pacífico suroccidental. El período más significativo dio comienzo cuando, en marzo de 1942, se le unió el *Yorktown* en las operaciones realizadas en el mar del Coral. En aquel sector tenía lugar el ataque japonés a Port Moresby, Nueva Guinea, con el apoyo de los aviones embarcados. El 8 de mayo los cazabombarderos del *Lexington* atacaron sin ningún resultado los portaaviones *Shokaku* y *Zuikaku*. Mientras se llevaba a cabo la misión, la unidad americana fue alcanzada por dos torpedos y dos bombas, que provocaron una fuerte sacudida a las estructuras, hasta tal punto que se rompieron los depósitos de carburante. En un determinado momento, los vapores de gasolina, que se habían extendido a todos los compartimientos del buque, se inflamaron; seis horas más tarde, el *Lexington*, sacudido violentamente por una serie de devastadoras explosiones, tuvo que ser abandonado por la tripulación, la cual fue recogida por los destructores de escolta, que se ocuparon también de hundir los restos del buque. Las bajas, sorprendentemente, fueron escasas: 216 muertos de una tripulación de 2 951 hombres. En su corta carrera, el *Lexington* no consiguió infligir severos daños al enemigo, a causa de la inexperiencia de su grupo aéreo. Su pérdida, no obstante, representó un precio demasiado elevado por la victoria del mar del Coral.



Características

Lexington (CV-2)
Desplazamiento: 36 000 t estándar, 47 700 t a plena carga.
Dimensiones: eslora 270,66 m; manga 39,62 m en la cubierta de vuelo; calado 9,75 m.
Aparato motor: turboeléctrico a 4 ejes; potencia 210 000 hp (156 660 kW).
Velocidad: 34 nudos.
Protección: cintura 152 mm; cubierta de vuelo 25 mm; puente principal 51 mm; puentes inferiores 25-76 mm; barbetas 152 mm; torres de artillería 38-76 mm.
Armamento: en 1942, 8 cañones de 127 mm, 30 antiaéreos de 20 mm y 6 torres cuádruples de 27,94 mm.
Aviones: en 1942, 22 cazas interceptadores, 36 bombarderos en picado, 12 torpederos.
Dotación: 2 951 hombres en total.

Lexington *y* **Saratoga** ***se caracterizaban por una chimenea muy grande, suficiente para recoger y acanalar los residuos de la combustión de 16 calderas. Las torres de 203 mm fueron eliminadas en ambas unidades al principio de la segunda guerra mundial.***

EE UU

Saratoga

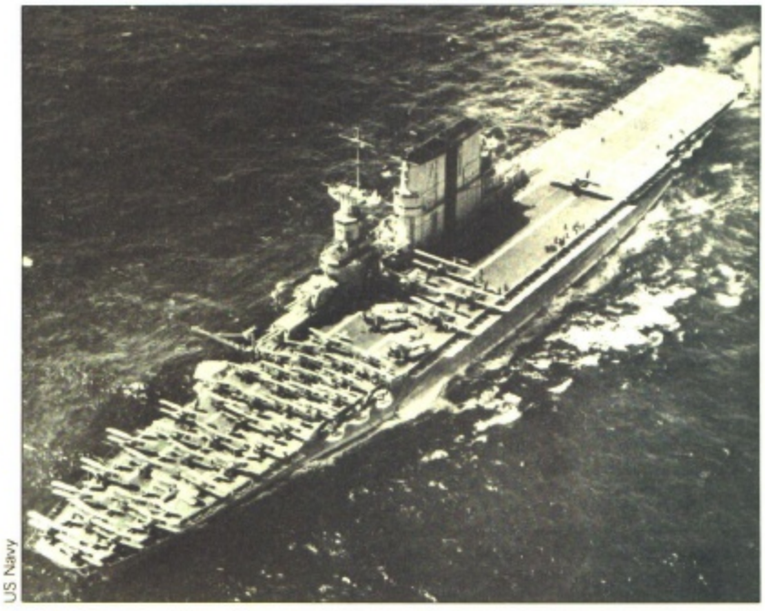
Después de tres años de trabajos de reconversión del casco de un crucero de guerra todavía no terminado, el *Saratoga*, como su gemelo *Lexington*, se botó en 1925. Como este último, desempeñó un papel importante en el desarrollo del concepto de portaaviones rápido de *task force*, y desde 1928 ambas unidades participaron en el «Fleet Problem» anual o juego de guerra de la Pacific Fleet.

En la época del ataque a Pearl Harbor el portaaviones se encontraba en la base de San Diego, California, donde estaban siendo sustituidos sus cañones de 203 mm por los de 127 mm. Zarpó inmediatamente y tomó parte, junto con el *Lexington*, en el intento fracasado de liberar la isla de Wake; tras ser torpedeado por un submarino en alta mar cerca de las Hawai el 11 de enero de 1942, permaneció inactivo durante cuatro meses mientras se realizaban los necesarios trabajos de reparación. Posteriormente fue utilizado para transportar aviones al Pacífico Central y no llegó a tiempo para participar en la batalla de Midway, pero prestó un servicio valiosísimo el 8 de junio, el día siguiente al hundimiento del *Yorktown*. El 7 de agosto de 1942 le fue confiada la misión de reducir la resistencia japonesa en Guadalcanal antes del desembarco de las fuerzas de la infantería de marina.

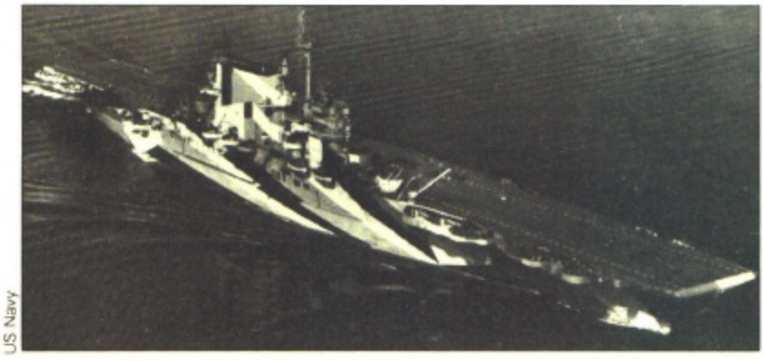
El *Saratoga* participó en la batalla de las Salomón Orientales junto con el *Enterprise* y el *Wasp*, y permaneció indemne hasta el amanecer del 31 de agosto, en que fue torpedeado por el submarino *I-68*. Aunque en general los daños no fueron muy graves, incluso teniendo en cuenta la inundación total o parcial de dos salas de calderas, un repentino corte de fluido eléctrico dejó el aparato motor completamente fuera de servicio durante unas dos horas. Una vez se reanudó el suministro, el buque alcanzó Pearl Harbor después de seis días de difícil navegación y se iniciaron los trabajos de reparación, que duraron siete semanas. En el período 1943–1944 tomó parte en el «gran salto» a las islas del Pacífico y, de allí, fue destacado a las Indias Orientales, donde tomó parte en el ataque a las posiciones japonesas de Java y Sumatra junto con las fuerzas de la Francia libre y de Gran Bretaña. El 21 de febrero de 1945 fue alcanzado por un kamikaze mientras prestaba apoyo al desembarco de Iwojima; después de un período de reparación, se destinó a misiones de entrenamiento en la zona de Pearl Harbor, porque ya había quedado anticuado.

El 25 de julio de 1946 el *Saratoga* fue hundido en el atolón de Bikini durante una serie de experimentos nucleares.

El* Saratoga *(CV-3) en marzo de 1932 con gran parte de su grupo aéreo en el extremo de proa de la cubierta de vuelo.



US Navy



US Navy

El* Saratoga *en septiembre de 1944 con la pintura mimética del tiempo de guerra. A pesar de su antigüedad, era aún el portaaviones más grande de EE UU, aunque no el de más capacidad.

Características

Saratoga (CV-3)

Desplazamiento: 36 000 t estándar, 47 700 t a plena carga.

Dimensiones: eslora 270,66 m; manga 32,2 m; calado 9,75 m.

Aparato motor: turboeléctrico a 4 ejes; potencia 210 000 hp (156 660 kW).

Velocidad: 34 nudos.

Protección: cintura 152 mm; cubierta de vuelo 25 mm; puente principal 51 mm; puentes inferiores 25-76 mm; barbetas 152 mm.

Armamento: en 1945, 8 montajes de cañones de 127 mm, 24 montajes cuádruples de cañones antiaéreos Bofors de 40 mm, 2 montajes dobles de 40 mm y 16 simples de 20 mm.

Aviones: en 1945, 57 cazas interceptadores y 18 torpederos.

Dotación: en 1945, 3 373 hombres.

EE UU

Yorktown

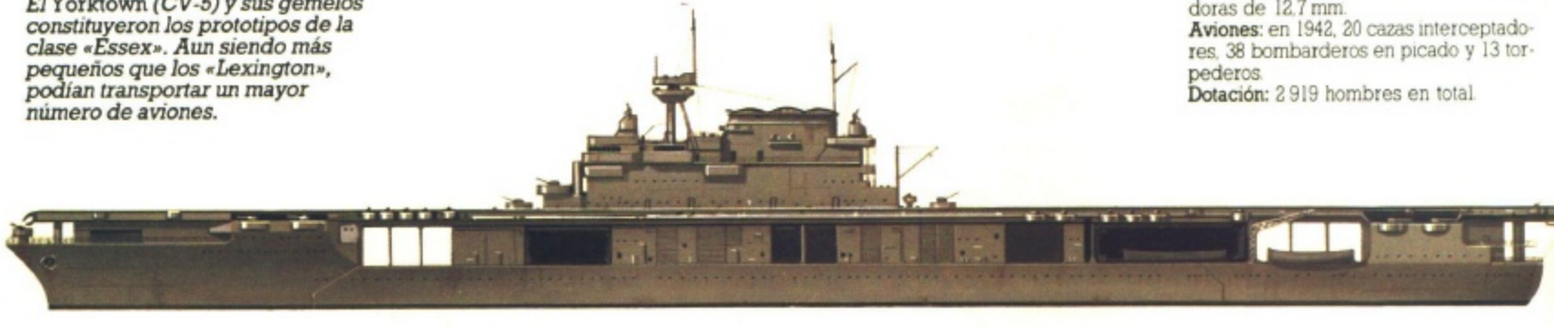
El proyecto original del portaaviones *Yorktown*, realizado conjuntamente con el de su gemelo *Enterprise* (CV-6), derivaba del diseño del *Ranger* e incluía un hangar abierto en lugar de cerrado, como el del *Saratoga* y el *Lexington*, con el fin de aumentar la capacidad de transporte a 80 aviones.

Entró en servicio en setiembre de 1937; después de Pearl Harbor se trasladó a toda prisa al Pacífico y en la primavera de 1942 fue enviado al Pacífico suroriental bajo el mando del almirante Fletcher. Tomó parte en la batalla del mar del Coral, durante la cual su grupo de vuelo n.° 5, compuesto por 25 interceptadores Grumman F4F, 38 bombarderos en picado Douglas SBD y 13 torpederos Douglas TBD, jugó un papel esencial en el hundimiento del portaaviones ligero *Shoho* durante un brillante ataque de tan sólo diez minutos de duración y en la acción que averió al *Zuikaku* al día siguiente (8 de mayo). Sin embargo, un grupo de aviones japoneses, compuesto de torpederos Nakajima B5N y bombarderos en picado Aichi D3A, consiguió alcanzar con una bomba la cubierta de vuelo del *Yorktown*. La bomba atravesó tres cubiertas antes de hacer explosión y después se declararon numerosos incendios. Los equipos de reparaciones consiguieron controlar el fuego, y el portaaviones pudo regresar a Pearl Harbor para ser reparado.

Mediante turnos de trabajo continuos, el arsenal puso el *Yorktown* en condiciones de hacerse nuevamente a la mar al cabo de sólo cuatro días, gracias a lo cual pudo participar en la batalla de Midway en junio de 1942. En el momento crítico de este enfrentamiento, sus aviones tomaron parte en el ataque a los portaaviones japoneses y pusieron en práctica un plan de exploración y búsqueda del *Hiryu*, único superviviente que quedaba por localizar. Pese a haber sido alcanzado por tres bombas de 250 kg, se consiguió que los aviones del *Yorktown* pudieran operar desde su cubierta y el portaaviones siguió en activo hasta que dos torpedos lo dejaron fuera de combate definitivamente.

Sin duda el buque hubiese sobrevivido incluso a estos gravísimos daños, dado que ya a primeras horas del 6 de junio los incendios estaban dominados y se empezaba a achicar el agua que había inundado varios compartimientos, pero el submarino japonés *I-168* lo alcanzó con otros dos torpedos y, a la mañana siguiente, dio la banda y el *Yorktow* desapareció bajo las aguas.

El* Yorktown *(CV-5) y sus gemelos constituyeron los prototipos de la clase «Essex». Aun siendo más pequeños que los «Lexington», podían transportar un mayor número de aviones.



Características

Yorktown (CV-5)

Desplazamiento: 19 800 t estándar, 27 500 t a plena carga.

Dimensiones: eslora 246,7 m; manga 25,3 m; calado 8,53 m.

Aparato motor: turbina a vapor a 4 ejes; que desarrollaba una potencia de 120 000 hp (89 520 kW).

Velocidad: 33 nudos.

Protección: cintura 102 mm; cubierta principal 76 mm; cubiertas inferiores 25-76 mm.

Armamento: en 1942, 8 cañones antiaéreos de 127 mm, 4 montajes cuádruples antiaéreos de 27,94 mm y 16 ametralladoras de 12,7 mm.

Aviones: en 1942, 20 cazas interceptadores, 38 bombarderos en picado y 13 torpederos.

Dotación: 2 919 hombres en total.

La batalla de Midway

US National Archives

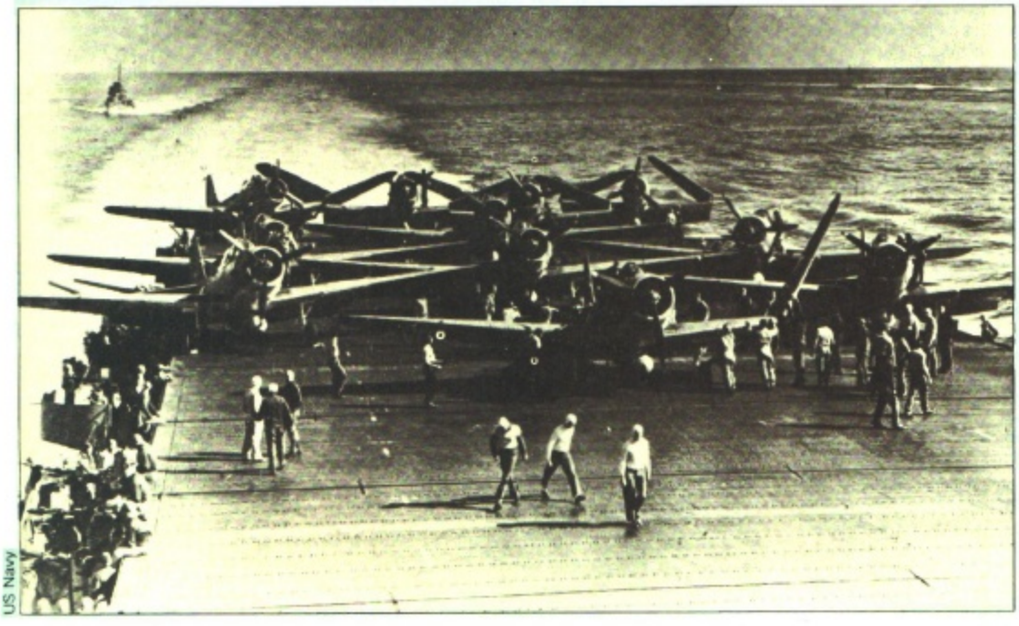
El ataque japonés a las islas Salomón y Nueva Guinea constituía solamente una fase intermedia del gran plan estratégico ideado para conquistar y mantener un amplio perímetro defensivo de bases y de puntos de apoyo en el océano Pacífico. Y ya que los portaaviones norteamericanos habían escapado al ataque a Pearl Harbor y el hábil comandante en jefe de las fuerzas estadounidenses, almirante Nimitz, conseguía siempre eludir cualquier trampa, su adversario, el almirante Yamamoto, decidió apretarle las clavijas. El objetivo debía ser la isla de Midway, situada en el centro del océano Pacífico y avanzadilla de enorme valor para la defensa de Pearl Harbor. Convencido de que ésta era un cebo por el que Nimitz estaría dispuesto a combatir, Yamamoto decidió atraer a los norteamericanos a una trampa hábilmente tendida. El almirante japonés ignoraba, sin embargo, que el servicio de información estadounidense había conseguido abundantes datos acerca de las claves utilizadas por la flota imperial del Japón y, en efecto, aunque el objetivo final no se conoció con seguridad hasta el último momento, Nimitz podía hacerse una idea general aproximada acerca del inminente desarrollo de las operaciones.

Los norteamericanos habían transformado la isla de Midway en una especie de «portaaviones inhundible» con una dotación de aviones muy importante para aquella época. Además, el 28 de mayo de 1942 el almirante Fletcher zarpó de Pearl Harbor con las Task Forces 16 (portaaviones *Enterprise* y *Hornet*) y 17 (portaaviones *Yorktown*). Cuando empezó la batalla, a primeras horas de la mañana del 4 de junio, los japoneses bombardearon muy duramente Midway, mientras que los aviones norteamericanos con base en tierra apenas causaron daños al enemigo; tampoco obtuvieron mejores resultados las tres primeras oleadas de aviones embarcados, de los cuales sólo sobrevivieron cuatro aparatos. Cinco de los nueve escuadrones de ataque fueron aniquilados antes de haber infligido daño alguno a los japoneses.

El cuarto ataque, sin embargo, gracias a la buena coordinación de sus acciones, dejó fuera de combate los portaaviones *Akagi*, *Kaga* y *Soryu*. La unidad restante, el *Hiryu*, que ni siquiera fue avistada, resultó indemne y sus aviones pudieron seguir a los norteamericanos en su camino de regreso hacia el *Yorktown*, que fue seriamente dañado sin llegar a hundirse. En definitiva, los japoneses creyeron que en aquel momento ya no quedaba ningún portaaviones estadounidense en el mar, ya que habían partido convencidos de que sólo se hallaba presente una unidad. No obstante, cuando ya era demasiado tarde, un avión de reconocimiento comunicó que los portaaviones norteamericanos eran tres; pero en aquel momento todos los aviones estadounidenses supervivientes se dirigían ya, en vuelo, hacia el *Hiryu*, que fue hundido, mientras el *Yorktown* era torpedeado y hundido por un submarino.

Con la desaparición de los cuatro grandes portaaviones japoneses, mientras dos unidades norteamericanas semejantes se encontraban todavía en la escena de las operaciones, los japoneses no se atrevieron a ordenar la entrada en acción de su potente fuerza de batalla, y así Yamamoto, aunque con reticencia, hubo de retirarse.

Torpederos aparcados a popa en la cubierta de vuelo del Enterprise al principio de la batalla de Midway. Sólo cuatro de estos aparatos regresaron.



US Navy

US Navy

Arriba. El personal de la cubierta de vuelo a punto de preparar los aviones para el depegue. La eficiencia de estos hombres determinaba el número de salidas de que podía disponer cada portaaviones.
A la izquierda. El Yorktown vira hacia la izquierda para evitar a los bombarderos japoneses en picado durante la batalla de Midway.

US National Archives

Un torpedo lanzado por un avión japonés explota en el costado del Yorktown (CV-5). El buque se hundió después de haber sido torpedeado por un submarino.

El avión de ataque en picado Douglas SBD Dauntless constituyó el arma más decisiva en la batalla de Midway.

El caza Grumman F4F Wildcat proporcionó buenas prestaciones durante la batalla contra los más ágiles aviones japoneses.

EE UU

Enterprise

El *Enterprise*, denominado «Big E» (Gran E), con toda seguridad el portaaviones más famoso de la guerra del Pacífico, desempeñó un papel importante en la victoria de la Armada de EE UU y constituyó la base para el moderno portaaviones de escuadra.

Segundo de la clase *Yorktown* se unió a la Pacific Fleet en 1938 y, afortunadamente, junto con los otros dos portaaviones de dicha flota, se encontraba ausente del puerto el 7 de diciembre de 1941, cuando los japoneses atacaron Pearl Harbor y dejaron fuera de combate los buques de guerra. Los portaaviones entraron, pues, en acción inmediatamente, y al cabo de tres días unos aviones del *Enterprise* hundieron el submarino *I-170*, el primero que perdió Japón durante el conflicto.

En abril de 1942 escoltó a su gemelo *Hornet* en el raid de Tokyo, pero ninguno de los dos regresó a tiempo para tomar parte en la batalla del mar del Coral, mientras que pudieron unirse oportunamente al *Yorktown* para la de Midway. En este enfrentamiento los aviones del *Enterprise* hundieron los portaaviones japoneses *Kaga*, *Akagi* e *Hiryu*, este último conjuntamente con los aviones del *Yorktown* que partían del mismo *Enterprise*; el 6 de junio echaron a pique el crucero pesado *Mikuma* y dañaron el *Mogami* y dos destructores.

A continuación, en agosto de 1942, el Enterprise proporcionó cobertura aérea a las operaciones de desembarco en Guadalcanal, durante el cual sus aviones abatieron 17 aparatos japoneses en dos días. En el transcurso de la batalla de las Salomón orientales, el portaaviones fue alcanzado por tres bombas el 24 de agosto y hubo de regresar a Pearl Harbor para ser reparado. El 26 de octubre, durante la batalla de Santa Cruz, fue dañado de nuevo por tres bombas, pero esta vez no pudo alejarse de la zona de operaciones porque era el único portaaviones que en aquel momento estaba presente allí. El 13 de noviembre sus torpederos hundieron la nave de guerra *Hiei* ya dañada, y al día siguiente atacaron un convoy japonés de 11 mercantes. Inmediatamente después por fin se concedió al *Enterprise* un largo período de reposo para que se efectuaran trabajos de reparación en EE UU. No volvió al Pacífico hasta mediados de 1943, para tomar parte esta vez en la masiva incursión en Truk de febrero de 1944 y en el «tiro al pavo» de las Marianas durante la batalla del mar de las Filipinas, que tuvo lugar en junio del mismo año. Continuó en servicio hasta el 14 de mayo de 1945, cuando, después de haber sobrevivido a dos ataques kamikazes, un tercer kamikaze lo dañó gravemente.

Regresó a EE UU, donde se sometió a importantes trabajos de reparación. Tras haber sido condecorado 19 veces en la guerra, al terminar el conflicto estaba destinado a convertirse en monumento flotante; fue dado de baja y puesto a la venta para ser desguazado, mientras su nombre pasaba al primer portaaviones a propulsión nuclear.

Características

Enterprise (CV-6)

Desplazamiento: 19 800 t estándar, 25 500 a plena carga.

Dimensiones: eslora 246,74 m; anchura de la cubierta de vuelo 34,75 m; calado 8,84 m.

Aparato motor: turbina a vapor a 4 ejes; potencia 120 000 hp; (89 520 kW).

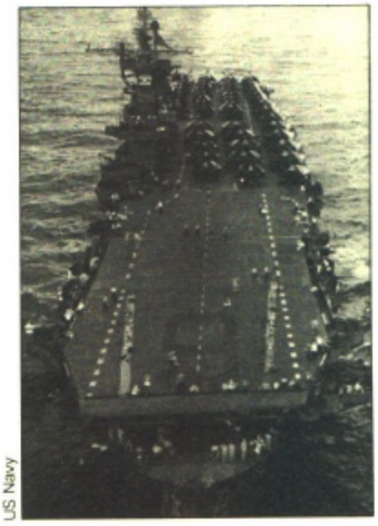
Velocidad: 33 nudos.

Protección: cintura 102 mm; cubierta principal 76 mm; cubiertas inferiores de 25 a 76 mm.

Armamento: en 1942, 8 cañones antiaéreos de 127 mm, 4 montajes cuádruples antiaéreos de 27,94 mm y 16 ametralladoras de 12,7 mm.

Aviones: en 1942, 27 cazas interceptadores, 37 bombarderos en picado y 15 torpederos.

Dotación: 2 919 hombres en total.



US Navy

A la derecha. El* Enterprise *con los aviones alineados a popa de la cubierta de vuelo. Es un momento de tregua en las operaciones de vuelo y de descanso para las tripulaciones.

Abajo. Dos aviones interceptadores en posición de lanzamiento sobre las catapultas de babor y estribor. Aunque los aparatos eran capaces de despegar normalmente desde la cubierta de vuelo, la utilización de las catapultas aceleraba el lanzamiento, sobre todo en las grandes incursiones, y dejaba disponible una mayor parte del puente de vuelo.

US Navy

EE UU

Hornet

Aunque se trataba del tercer miembro de la clase «Yorktown», el USS *Hornet* (CV-8) fue autorizado algunos años antes que sus gemelos.

Entró en servicio el 20 de octubre de 1941, unas semanas antes de Pearl Harbor, como tercera unidad de la clase «Yorktown». Después de un período de prácticas en el Caribe, en enero de 1942 embarcó unos pocos bombarderos bimotores B-25 Mitchell destinados a llevar a cabo la famosa incursión en Tokyo bajo el mando de Doolittle. Al término de un ulterior e intenso adiestramiento, el 2 de abril partió para el Pacífico después de cargar a bordo 16 B-25, que, una vez efectuado el raid del 18 de abril, que tomó a los japoneses por sorpresa, en su mayoría llegaron a territorio chino.

El *Hornet* participó más tarde en la batalla de Midway del 4 al 6 de junio de 1942, durante la que perdió todos los torpederos en un primer ataque fracasado; realizó otro ataque sin éxito contra el portaaviones *Hiryu*, pero en el último día del enfrentamiento, consiguió hundir el crucero pesado *Mikuma*, ya alcanzado por disparos precedentes, y dañar el buque gemelo *Mogami*.

En agosto de 1942 llevó a cabo la cobertura aérea de las operaciones del desembarco de Guadalcanal junto con el *Wasp* y el *Saratoga* y, después de efectuar una desviación provisional a Espíritu Santo para evitar la amenaza de los submarinos enemigos, en octubre lanzó varios ataques sobre las posiciones japonesas. Volvió a encontrarse frente a los portaaviones adversarios en la batalla de Santa Cruz.

El 26 de octubre, después que las formaciones antagónicas localizaran las respectivas posiciones, los portaaviones americanos lanzaron una oleada de 158 aviones mientras los japoneses hacían despegar a su vez la mayor parte de sus 207 aviones. De éstos últimos, 27 consiguieron llegar al *Hornet* a través de la pantalla de defensa de los interceptadores y alcanzarlo con seis bombas y dos torpedos. Al cabo de cuatro horas, mientras en el portaaviones norteamericano gravemente dañado se realizaban desesperados esfuerzos para controlar los incendios y volver a ponerlo en movimiento, un posterior ataque japonés consiguió que un torpedo y dos bombas dieran en el blanco. Entonces se tomó la decisión de hundir el *Hornet*, para no permitir que cayera en manos del enemigo y evitar ulteriores peligros a los cazatorpederos de escolta, pero algunos de los torpedos lanzados contra él no explotaron y unos 430 disparos de cañón de 127 mm dirigidos contra su línea de flotación tuvieron un resultado similar. Por fin, el buque, casi invadido por el agua, fue abandonado y los japoneses, que no habían logrado remolcarlo, le dieron el golpe de gracia a primeras horas del 27 de octubre.

Características

Hornet (CV-8)

Desplazamiento: 19 000 t estándar, 29 100 a plena carga.

Dimensiones: eslora 252,2 m; anchura de la cubierta de vuelo 34,8 m; calado 8,84 m.

Aparato motor: turbina a vapor a 4 ejes; potencia 120 000 hp (89 520 kW).

Velocidad: 33 nudos.

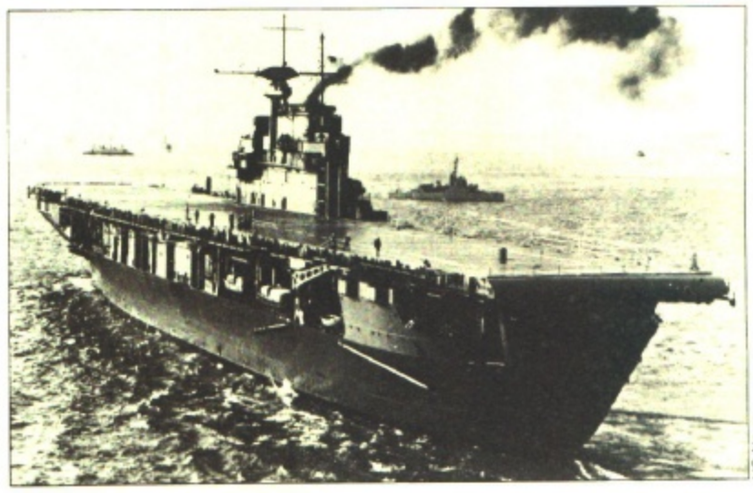
Protección: cintura 64-102 mm; cubierta de vuelo 76 mm; cubiertas inferiores 25-76 mm.

Armamento: en 1942, 8 cañones antiaéreos de 127 mm, 4 montajes cuádruples antiaéreos de 27,94 mm, 30 cañones antiaéreos de 20 mm y 9 ametralladoras de 12,7 mm.

Aviones: en 1942, 36 cazas interceptadores, 36 bombarderos y 15 torpederos.

Dotación: 2 919 hombres en total.

El nuevo portaaviones* Hornet *durante las prácticas en 1941; entró en servicio el 20 de octubre de 1941 y zarpó rumbo al Pacífico a primeros de abril de 1942.



US Navy

EE UU

Wasp

En 1935 se proyectó una variante perfeccionada del *Ranger*, poco veloz y de protección limitada, pero con gran capacidad de embarque de aviones, apropiadas superestructuras y compartimentación mejorada.
Entró en servicio en abril de 1941; en agosto de aquel mismo año, fue destinado al Atlántico en travesía de prácticas y en marzo de 1942 al Mediterráneo con la misión de transportar a Malta una parte de los aparatos pertenecientes a la aviación británica.
A principios de julio abandonó San Diego y se dirigió al Pacífico. Tomó parte en las operaciones del desembarco de Guadalcanal, durante el cual sus aviones efectuaron más de 300 salidas. En cambio, no participó en la batalla de las Salomón Orientales, porque se había destacado de la formación para ir a abastecerse, y volvió después a Noumea, donde cargó un grupo de aparatos interceptadores destinados a los *marines* desembarcados en Guadalcanal. A primeras horas de la tarde del 15 de septiembre de 1942, el *Wasp* efectuó el transporte de los aviones, pero poco después fue alcanzado por tres torpedos lanzados por el submarino japonés *I-19*, dos de los cuales estallaron cerca de las cisternas y el tercero dañó los equipos de reabastecimiento.
El buque reventó literalmente a causa de las explosiones y los incendios, que resultaron imposibles de controlar porque el sistema y la red contra incendio no funcionaban. En poco menos de una hora, y ante las proporciones que cobraba el siniestro, se dio la orden de abandonar el barco, que continuó ardiendo hasta que el destructor norteamericano *Landsdowne* recibió la orden de hundirlo, lanzando cuatro torpedos contra el buque en llamas.
La pérdida del *Wasp* constituyó una útil experiencia. Una comisión de investigadores comprobó que los mayores daños habían sido causados por la explosión del tercer torpedo, por cuanto los dos primeros no habían provocado ninguna avería en el aparato motor ni en la maquinaria auxiliar. Según se pudo constatar en el transcurso de esa investigación, había sido el efecto de las explosiones lo que había puesto fuera de uso las centrales eléctricas y los sistemas de seguridad. Finalmente, una ulterior serie de explosiones ocurridas en los pañoles de las bombas, de los torpedos, de las municiones de artillería y del combustible redujo el portaaviones *Wasp* a una masa flotante.

US Navy

El portaaviones* Wasp *en Pearl Harbor el 8 de agosto de 1942, un mes antes de hundirse.

Vista longitudinal de babor del* Wasp. *Su perfil, caracterizado por una alta chimenea, era único entre los portaaviones estadounidenses.

Características
Wasp (CV-7)
Desplazamiento: 14 700 t estándar, 20 500 t a plena carga.
Dimensiones: eslora 225,93 m; manga 24,61 m; calado 8,53 m.
Aparato motor: turbina de vapor a 2 ejes; potencia 75 000 hp (55 950 kW).
Velocidad: 29,5 nudos.
Protección: cintura 102 mm; cubierta principal y cubiertas inferiores 38 mm.
Armamento: en 1942, 8 cañones antiaéreos de 127 mm, 4 montajes cuádruples antiaéreos de 27,94 mm y 30 cañones antiaéreos de 20 mm.
Aviones: en 1942, 29 cazas, 36 bombarderos en picado y 15 torpederos.
Dotación: 2 367 hombres en total.

EE UU

Essex

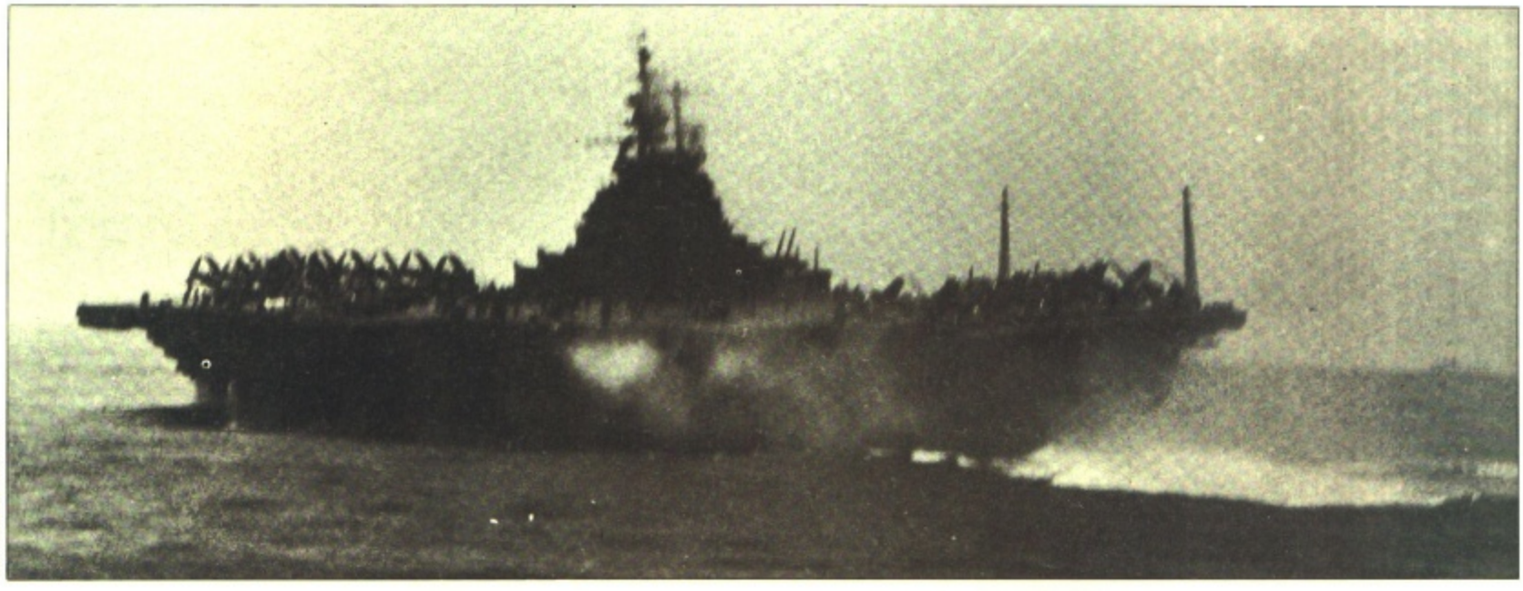
La clase «Essex» se puede considerar, sin lugar a dudas, el grupo de portaaviones más eficaces y de mayor éxito en el transcurso de la segunda guerra mundial. Las especificaciones operativas del proyecto formuladas en 1939 configuraban, en conjunto, una clase «Yorktown» perfeccionada, con un desplazamiento aumentado en 7 000 t capaz de instalar un armamento de defensa más consistente, un blindaje reforzado, una potencia motriz más elevada y, sobre todo, una mayor capacidad de almacenaje de carburante para aviones. El alcance de los portaaviones de esta clase se cifraba en 27 360 km a una velocidad de 20 nudos.
En 1940 se encargó la fabricación de 11 unidades de esta clase y de otras 13 durante el conflicto.
El *Essex*, cabeza de la clase, llegó al Pacífico en mayo de 1943, aunque en aquella época podía decirse que ya había pasado lo peor, el barco tuvo muchas ocasiones de participar en duros enfrentamientos con las fuerzas de combate de los portaaviones veloces, junto con el *Enterprise*, el *Saratoga* y los portaaviones ligeros de la clase «Independence».
En la primavera de 1944 se retiró de la zona de operaciones para un breve período de carenado, pero regresó a tiempo para participar en la incursión en las islas Marcus. Más tarde formó parte del Task Group 38.3 y el 25 de noviembre de 1944, mientras estaba prestando apoyo aéreo a las operaciones de desembarco en el golfo de Leyte, fue alcanzado por un kamikaze y hubo de ser apartado del servicio para su reparación.
En 1945 el *Essex*, incorporado a la Task Force 38, participó en las incursiones en Lingayen, Formosa, Sakishima Gunto, Okinawa y, finalmente, en el ataque final a Japón. Se hallaba presente en la bahía de Tokyo, junto con otras muchísimas unidades, cuando se firmó la rendición de Japón en agosto de 1945. A su regreso a EE UU, fue sometido a trabajos muy extensos y pasó, luego, a la flota de reserva.
Retrospectivamente se puede afirmar que la clase «Essex» demostró ser muy adecuada para el Pacífico, sobre todo porque presentaba buena tenida en la mar y desarrollaba la autonomía necesaria para cubrir las enormes distancias de aquel océano, tanto el buque como los aparatos embarcados. Además, a pesar de que el hangar fuera abierto, los portaaviones de esta clase resultaron sorprendentemente resistentes, hasta tal punto que durante los primeros 14 meses de servicio sólo tres unidades fueron dañadas por el enemigo. A excepción del *Franklin*, todos regresaron a la zona de operaciones después de que se repararan los importantes daños sufridos en el combate.

Características
Essex (CV-9)
Desplazamiento: 27 100 t estándar, 33 000 a plena carga.
Dimensiones: eslora 267,21 m; anchura de la cubierta de vuelo 45 m; calado 8,69 m.
Aparato motor: turbina de vapor a 4 ejes; potencia 150 000 hp (111 900 kW).
Velocidad: 33 nudos.
Protección: cintura 64-102 mm; cubierta de vuelo 38 mm; cubierta del hangar 76 mm; cubierta principal 38 mm; torres de artillería y barbetas 38 mm.
Armamento: en 1943, 12 cañones antiaéreos de 127 mm, 11 montajes cuádruples antiaéreos de 40 mm Bofors y 44 cañones antiaéreos de 20 mm.
Aviones: en 1943, 6 cazas interceptadores, 36 bombarderos en picado y 18 torpederos.
Dotación: 3 240 hombres en total.

El portaaviones* Essex *durante su puesta a punto en Pearl Harbor en 1942.

US Navy

El portaaviones «Intrepid» en acción



US National Archives

El* Intrepid *humea después de ser alcanzado por un kamikaze. La unidad, a pesar de todo consiguió salvarse.

El portaaviones *Intrepid* (CV-11), proyectado junto con otros cuatro similares en el programa naval de 1940, pertenecía a la clase «Essex» de la que constituía la tercera unidad. En el programa de 1941 se encargaron otras seis y se empezó a construir un tercer grupo de 15 durante la guerra. En total, antes del término del conflicto entraron en servicio 17 portaaviones del mismo tipo que, además de formar la clase más numerosa, demostraron ser los más eficaces. En el sector naval el ritmo de fabricación era tan elevado en tiempo de guerra que el *Intrepid*, que había salido del dique de construcción el 26 de abril de 1943, entró en servicio el 16 de agosto del mismo año. Su primera misión debía ser la de completar las pruebas en el mar mientras la tripulación se aclimataba al nuevo medio; una vez hecho esto, y cuando la organización del buque estuviera a punto, se procedería a embarcar la dotación aérea.

Después de salir de EE UU al cabo de apenas cuatro meses de prácticas, el *Intrepid* llegó a Pearl Harbor el 10 de enero de 1944. En esta base se destinó a la Task Group 58.2 –orgánicamente dependiente de la Task Force 58– junto con el *Essex* y el *Cabot*. A este grupo de buques, al mando del almirante Mitscher, se le asignó como primera misión el ataque a las bases japonesas de las islas Marshall y el apoyo a las fuerzas de desembarco en el atolón Kwajalein el 31 de enero; su objetivo era la pequeña isla de Roi, que fue atacada sin sufrir pérdidas.

El 17 de febrero la Task Force 58 emprendió una operación más comprometida: una incursión de tres días en la importante base japonesa de Truk, islas Carolinas, cuyo objetivo consistía en impedir que el enemigo infligiera pérdidas a las fuerzas anfibias estadounidenses que iban a desembarcar en Eniwetok. A pesar de las bien abastecidas defensas de Truk, la incursión obtuvo un gran éxito: los grupos de vuelo embarcados hundieron 47 buques, incluido un crucero ligero, tres destructores y un gran petrolero, y destruyeron 125 aviones enemigos contra la pérdida de 25 propios. Con todo, un ataque dirigido a las naves norteamericanas llevado a cabo de noche con aviones bombarderos/torpederos tipo Nakajima B5N, equipados con uno de los primeros radares japoneses, concluyó con graves daños para el *Intrepid*, cuyos aparatos de caza nocturna fueron alcanzados por sorpresa.

Un torpedo alcanzó el portaaviones en el costado derecho de popa y dejó el timón inutilizable. Gracias al excelente sistema de compartimentación y protección subacuática, el *Intrepid* no corrió peligro de irse a pique. El portaaviones dañado, con la cobertura del *Cabot*, de dos cruceros y de cuatro destructores, navegó trabajosamente hacia Majuro, donde fue reparado lo mejor que se pudo para que pudiera resistir la larga navegación hasta Pearl Harbor. El *intrepid* entró en el dique de esta base el 26 de febrero, nueve días después del ataque; al cabo de un mes se encontraba ya en EE UU, en el puerto de San Francisco, para un período de trabajos de reparación y carenado de tres meses.

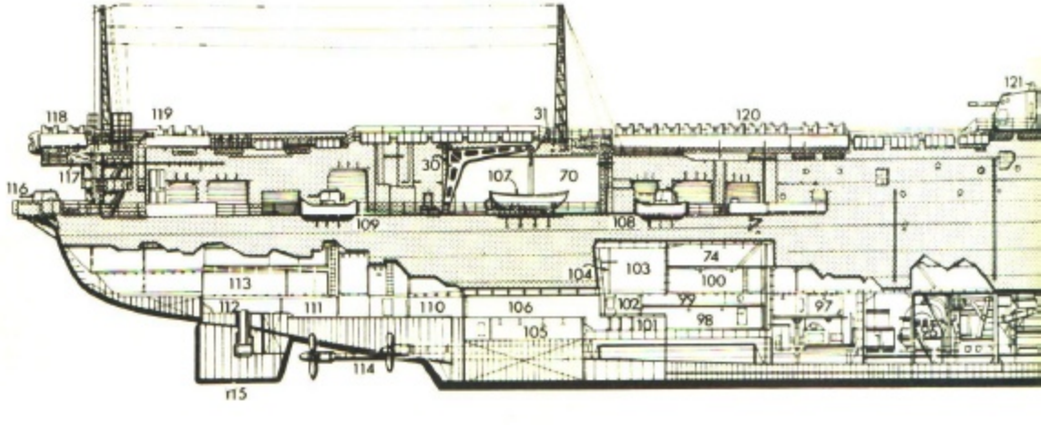
El regreso al Pacífico

El *Intrepid*, dotado con equipos de radar más modernos y nuevas armas antiaéreas, salió de nuevo hacia la zona de operaciones el 9 de junio. En Pearl Harbor su grupo de vuelo inició un período de prácticas intensivas de dos meses antes de unirse a la unidad gemela *Bunker Hill* y los dos portaaviones ligeros *Cabot* e *Independence* en el Task Group 38.2 orgánicamente dependiente de la Task Force 38.

El 28 de agosto de 1944 el grupo abandonó Eniwetok para atacar las defensas japonesas como preludio a las operaciones anfibias de Morotai y Palau, que fueron atacadas a primeros de septiembre. El 12 y 13 del mismo mes la presión ofensiva se desplazó hacia las Filipinas centrales para mantener a los japoneses en la máxima incertidumbre. Los resultados fueron impresionantes: 59 buques hundidos y 478 aviones destruidos. El 6 de octubre el grupo, reforzado por el *Hancock*, otro portaaviones de la clase «Essex», partió de Ulithi para iniciar el ataque a Formosa. Los portaaviones veloces recorrieron el mar a la búsqueda de objetivos a alcanzar; el 10 de octubre de 1944 les tocó el turno a las bases enemigas de Amami-O-Shima, Okinawa y Sakishima Gunto; dos días más tarde a Formosa (Taiwan) y el 18 de octubre a Luzón, Filipinas.

Una vez más los daños inferidos resultaron enormes: 38 buques hundidos y 300 aviones destruidos sólo en el ataque a Luzón.

El *Intrepid* desempeñó un papel importante en la batalla del golfo de Leyte. El 23 de octubre el Task Group 38.2 se encontraba al este del estrecho de San Bernardino con la misión de proteger la playa del desembarco de las potentes fuerzas de batalla japonesas, que se acercaban desde el oeste. Fue precisamente un avión del *Intrepid*, un cazabombardero Curtiss SB2C, el que avistó al amanecer la fuerza A del almirante Kurita; se inició así el enfrentamiento del mar de Sibuyan. La primea oleada de aviones se elevó del *Intrepid* y del pequeño portaaviones *Cabot*, atacó al enemigo y dejó fuera de combate el crucero pesado *Myoko*. También se alcanzó con un torpedo y una bomba al acorazado *Musashi*, de 64 000 t de desplazamiento, que a continuación fue atacado de forma insistente y alcanzado con tres bombas más y otros torpedos también de los aviones del *Enterprise*, *Franklin* y *Essex* hasta que se hundió. Después de la pérdida del acorazado, los restos de la fuerza naval japonesa se retiraron.



Los kamikaze

Al día siguiente el *Intrepid* tomó parte en la batalla de cabo Engaño, caracterizada por el error del mando de la Task Force 38, que creyó que un grupo móvil japonés enviado como cebo constituía el grueso de la formación. A pesar de ello la mayoría de los restantes portaaviones enemigos, es decir, *Zuiho, Suikaku, Chitose* y *Chiyoda*, se hundieron como consecuencia de los ataques de los aviones embarcados. Después de dos días de combates casi continuos, en los portaaviones ligeros estadounidenses comenzaron a notarse los efectos de la lucha, aunque, con la destrucción de las fuerzas de superficie japonesas, parecía que lo peor ya había pasado. Sin embargo, todavía no habían empezado los ataques suicidas de los kamikaze, que iban a someter a durísimas pruebas la moral de las tripulaciones de la *task force* estadounidense. El 29 de octubre, cerca de las costas de Luzón, el *Intrepid* fue alcanzado por un avión japonés dañado, que se precipitó sobre su cubierta de vuelo causando sólo leves desperfectos. Al día siguiente, el Task Group 38.4 no tuvo la misma suerte y los portaaviones *Franklin* y *Belleau Wood* se incendiaron como consecuencia de los aparatos japoneses que cayeron sobre sus atestadas cubiertas.

La *task force* estadounidense se retiró y fue enviada a Ulithi para ser reparada, pero cuando acababa de llegar, el 2 de noviembre, fue reclamada y mandada a Luzón para apoyar a las tropas que combatían en la playa. El 25 de noviembre el *Intrepid*, durante una serie ininterrumpida de ataques japoneses, fue alcanzado por un kamikaze en llamas. Mientras los destacamentos del servicio de seguridad intentaban dominar el fuego, un segundo kamikaze estalló sobre el buque a una veintena de metros hacia popa del punto en donde había caído el primero. Una bomba del avión japonés, dado que el puente se hallaba perforado, explotó debajo del hangar, causando desperfectos tan graves que, a pesar de haberse dominado los incendios después de dos horas de larga lucha, hubo que enviar la nave a EE UU. Así el *Intrepid*, con daños muy graves, emprendió ruta hacia Ulithi para ser reparado provisionalmente antes de iniciar la travesía a Pearl Harbor y de allí a San Francisco, adonde arribó en enero de 1945.

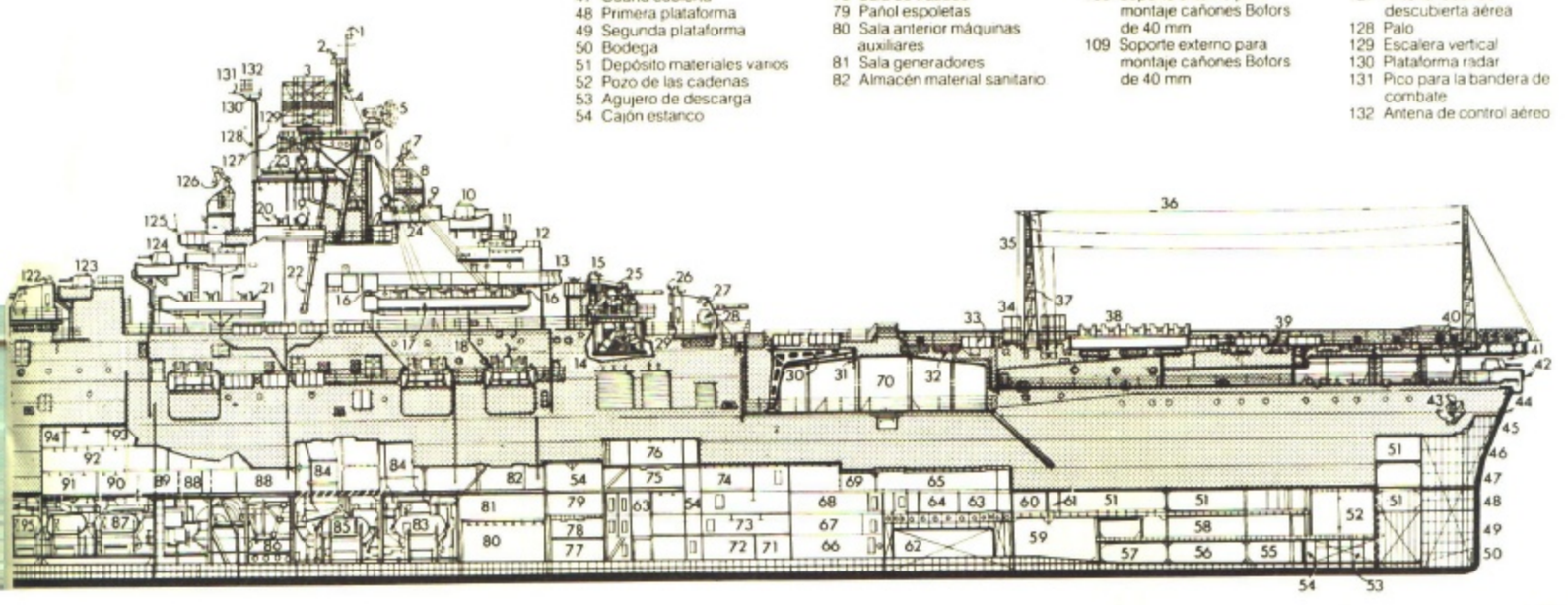
El 20 de febrero el *Intrepid* estaba de nuevo en disposición de salir del arsenal de Hunter's Point para regresar a la zona de operaciones. La nave llegó a Ulithi el 13 de marzo y entró a formar parte del Task Group 58.4 con el *Yorktown*, el *Langley* y el *Independence*. Al día siguiente el grupo abandonó el fondeadero para iniciar el ciclo de

US Navy

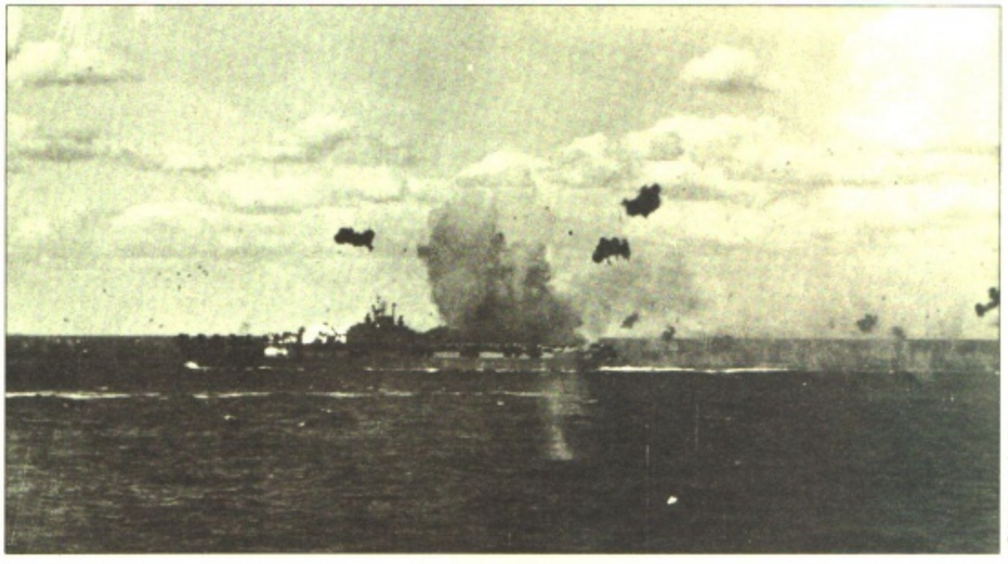
Un avión torpedero Avenger es catapultado desde babor de la cubierta de vuelo mientras otros dos aparatos esperan.

Sección del «Intrepid»

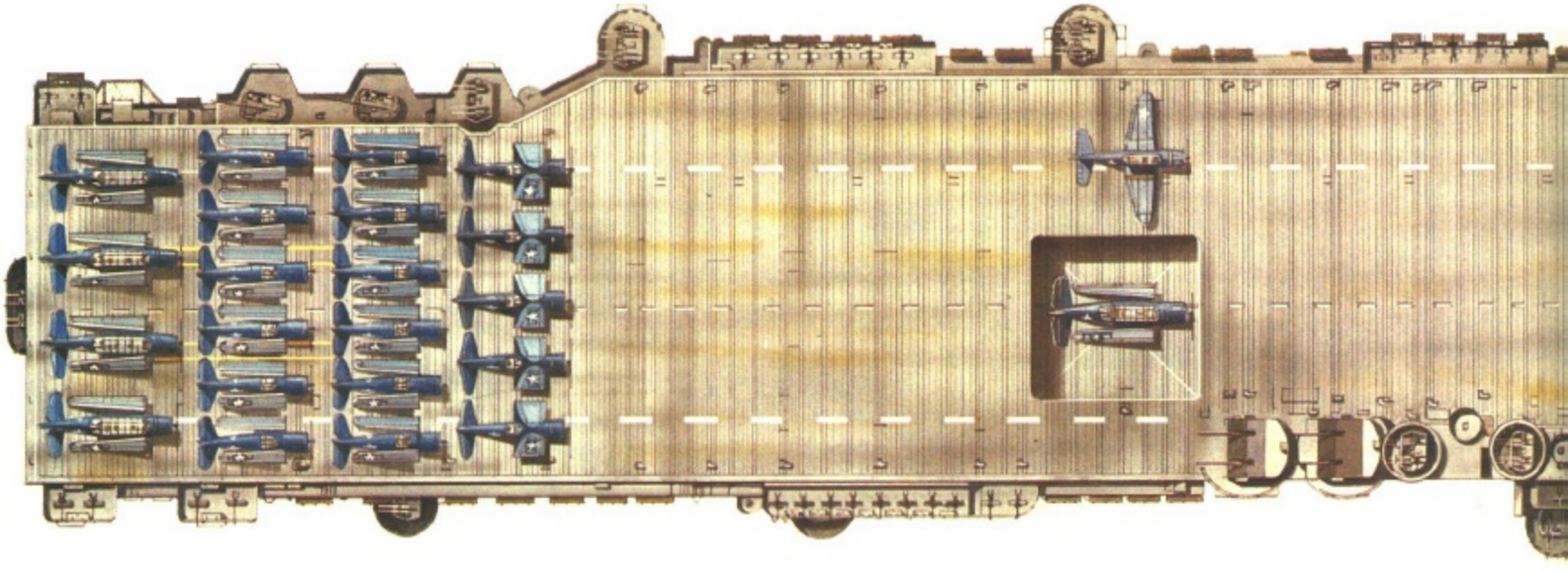
1 Antena radiogoniométrica
2 Antena radar de reconocimiento en superficie
3 Antena radar de reconocimiento aéreo
4 Cola para reparaciones
5 Antena radar de navegación
6 Plataforma de extremo de palo
7 Antena radar para dirección de tiro
8 Equipo dirección de tiro para cañones de 127 mm
9 Equipo señalización objetivo
10 Cañón automático Bofors de 40 mm
11 Equipo dirección tiro para cañón automático
12 Puente de mando
13 Puente de señales
14 Pequeña reserva de municiones dispuestas utilización para cañones de 127 mm
15 Torre doble de 127 mm
16 Equipo dirección tiro para cañones automáticos
17 6 montajes simples de cañones antiaéreos Oerlikon de 20 mm
18 3 montajes cuádruples de cañones Bofors de 40 mm
19 Proyector principal
20 Cañón antiaéreo simple Oerlikon de 20 mm
21 3 montajes simples de cañones antiaéreos Oerlikon de 20 mm
22 Chimenea incinerador desechos
23 Campana de la chimenea
24 Proyector
25 Muñones
26 Equipo dispersor de humos
27 Ajuste del telémetro
28 Portezuela de acceso lateral
29 Barbeta (fijada a la nave)
30 Brazo de la grúa
31 Gancho de izamiento
32 Balsa de salvamento
33 Soporte red de salvamento
34 Antena pantalla de aterrizaje
35 Palo soporte antenas radiotelegrafía
36 Red antenas radiotelegrafía ondas medias
37 Escalera de mamperlán interna al palo
38 5 montajes simples de cañones Oerlikon de 20 mm
39 Puente de vuelo
40 Pañol
41 Montaje cuádruple proel de cañones de 40 mm
42 Cubierta de castillo
43 Ancla de 15 t sin cepo
44 Cubierta principal
45 Segunda cubierta
46 Tercera cubierta
47 Cuarta cubierta
48 Primera plataforma
49 Segunda plataforma
50 Bodega
51 Depósito materiales varios
52 Pozo de las cadenas
53 Agujero de descarga
54 Cajón estanco
55 Pañol bombas
56 Pañol bombas incendiarias
57 Pañol señales pirotécnicas
58 Pañol cabezas de torpedo para prácticas
59 Sala bombas de sentina
60 Depósito alcoholes
61 Almacén líquidos
62 Depósito fuel
63 Pañol proyectiles 127 mm
64 Pañol armas protátiles
65 Calabozos
66 Caja lubrificantes para aviación
67 Pañol municiones de 20 a 40 mm
68 Pañol bombas
69 Pañol aletas para bombas
70 Persianas en los lados del hangar
71 Lubrificantes para aviación
72 Depósito municiones de 40 mm
73 Almacén motores cohete
74 Alojamiento tripulación
75 Central servicio de seguridad
76 Comedor tripulación
77 Central operaciones de combate
78 Sala de trazado
79 Pañol espoletas
80 Sala anterior máquinas auxiliares
81 Sala generadores
82 Almacén material sanitario
83 Calderas n.º 1
84 Aspiración calderas
85 Calderas n.º 2
86 Sala de máquinas n.º 1
87 Calderas n.º 3
88 Pañol vestuario
89 Pañol ladrillos refractarios
90 Peluquería
91 Almacén material deportivo
92 Taller principal
93 Retretes tripulación
94 Lavabos y duchas tripulación
95 Calderas n.º 5
96 Sala de máquinas n.º 2
97 Máquinas auxiliares de popa
98 Pañol bombas
99 Almacén motores de cohete
100 Pañol material aeronáutico vario
101 Sala de trazado
102 Depósito bombonas
103 Depósito torpedos
104 Contenedores de gas
105 Sala de bombas
106 Pañol fruta y verdura
107 Embarcación motor 8 m
108 Soporte externo para montaje cañones Bofors de 40 mm
109 Soporte externo para montaje cañones Bofors de 40 mm
110 Pañol del vestuario de invierno
111 Sala de control de motores
112 Máquinas del timón
113 Pañol de motores de aviación
114 Eje de la hélice
115 Timón
116 Montaje cuádruple de 40 mm
117 Pañol desocupado
118 2 montajes simples de cañones antiaéreos Oerlikon de 20 mm
119 2 montajes simples de cañones antiaéreos Oerlikon de 20 mm
120 2 montajes simples de cañones antiaéreos Oerlikon de 20 mm
121 Torre doble de 127 mm
122 Montaje de 127 mm
123 Montaje cañón Bofors de 40 mm
124 Montaje cañón Bofors de 40 mm
125 Asta bandera
126 Antena radar para dirección de tiro
127 Antena radar de descubierta aérea
128 Palo
129 Escalera vertical
130 Plataforma radar
131 Pico para la bandera de combate
132 Antena de control aéreo

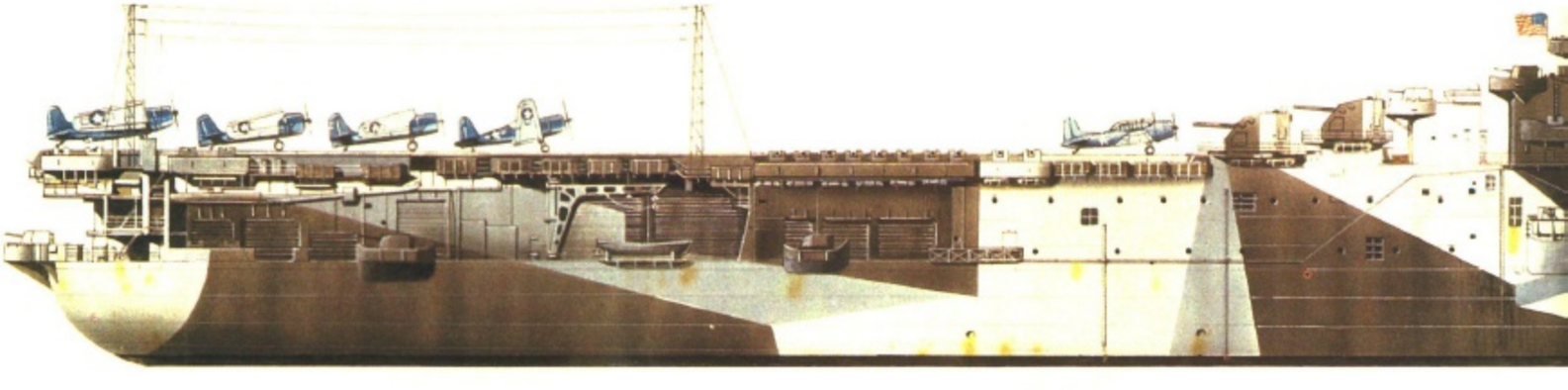


operaciones contra las islas de la metrópoli japonesa. La única amenaza auténtica por parte del enemigo eran los kamikaze, por cuanto la flota de superficie y submarina se encontraba casi inmovilizada por la falta de carburante.
El 18 de marzo el *Intrepid* fue ligeramente dañado por los restos llameantes de un kamikaze que explotó a una quincena de metros de distancia; en cambio, no tuvo la misma suerte en abril, cerca de las costas de Okinawa, cuando fue elegido como blanco de dos kamikaze, uno de los cuales se estrelló contra la cubierta de vuelo. El motor del avión enemigo atravesó la tablazón, penetró en el hangar y causó un incendio de vastas proporciones, que dejó el buque fuera de combate por segunda vez. En esta ocasión las víctimas fueron menos numerosas: 10 hombres resultaron muertos y 87 heridos.
Así llegó el fin de la guerra para el *Intrepid*. Regresó a San Francisco y nuevamente se reunió con la Task Force 38 en el mes de julio, a tiempo para la rendición del Japón del 15 de agosto de 1945.



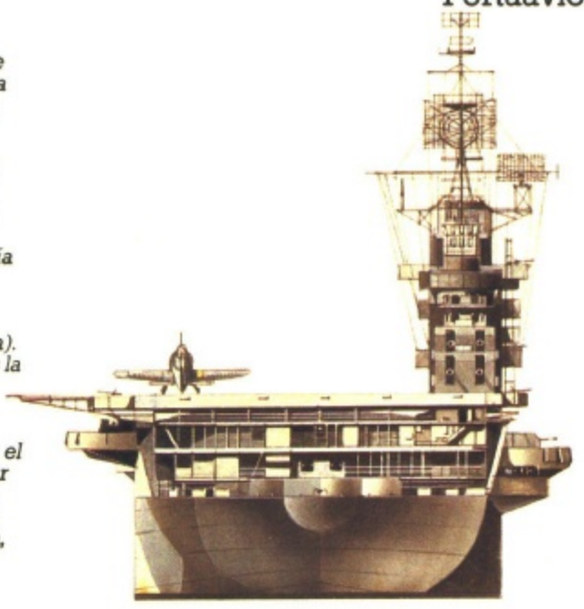
US National Archives

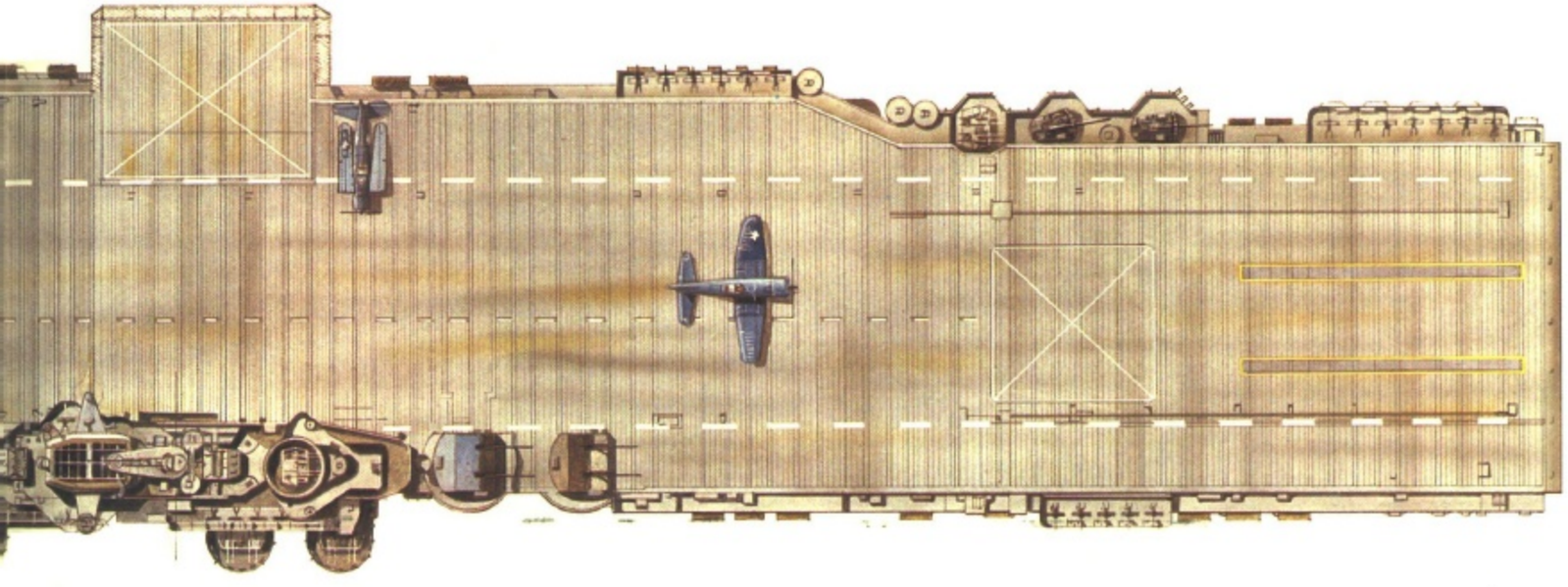


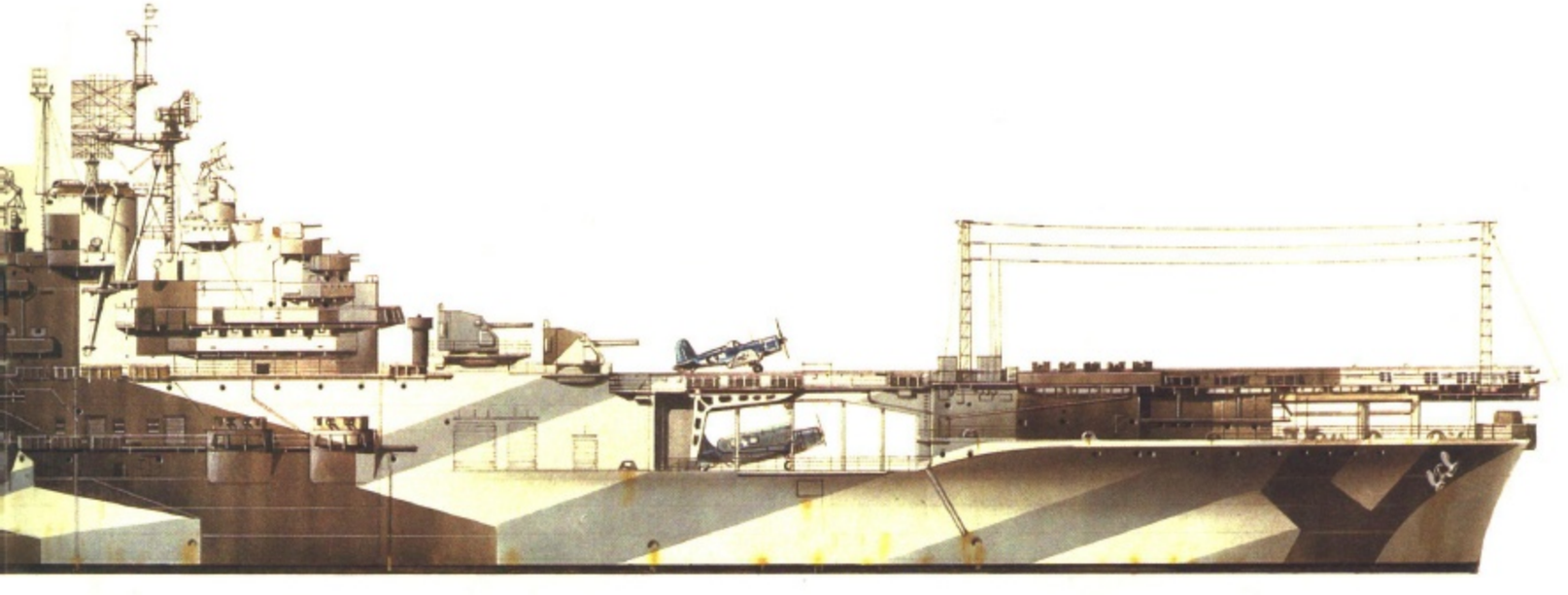


En la página contigua. El humo se eleva desde el Intrepid *durante la fase de ataques aéreos a Kyushu, una de las islas de la metrópoli japonesa. Un avión enemigo en llamas estalló cerca de la unidad inundándola de carburante y de cascotes. Desde el portaaviones ligero* Santa Fe *se tuvo la sensación de que el* Intrepid *había saltado por los aires.*

El Intrepid *visto desde babor (abajo), proa y popa (a la derecha). La pintura mimética de la nave es la que tenía desde junio de 1944, cuando regresó al Pacífico tras los trabajos de reparación. Durante la tregua se montaron en el arsenal, con el fin de perfeccionar la cobertura vertical, tres nuevos montajes cuádruples de cañones Bofors de 40 mm debajo de la isla, mientras que otros dos, desmontados anteriormente, se volvieron a colocar en su sitio.*







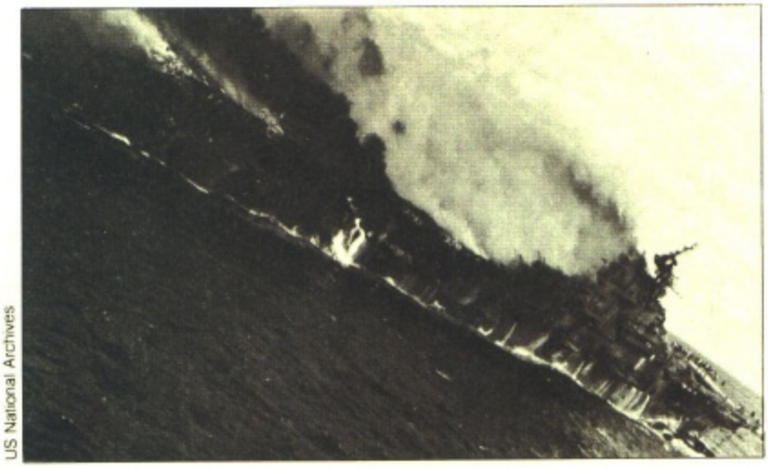
EE UU

Franklin

Quinta unidad de la clase «Essex», el portaaviones *Franklin*, aunque incluido en el programa naval de 1940, no se empezó a construir hasta un año después de Pearl Harbor, por no existir astilleros de la longitud necesaria. Sin embargo, sus constructores, Newport News Shipbuilding Company, remediaron el retraso y lo completaron en menos de 14 meses. Entró en servicio a finales de enero de 1944 y fue asignado al Task Group 58.2, a tiempo para efectuar una incursión a la isla Bonin. Desde entonces estuvo constantemente en acción. Durante un ataque a Formosa y las islas Ryukyu que tuvo lugar en octubre fue dañado por un bombardero que se estrelló contra la cubierta; después el ascensor de popa fue a su vez alcanzado por una bomba que ocasionó tres muertes entre la tripulación.

Durante la batalla del estrecho de Surigao, el 24 de octubre de 1944, los aviones del *Franklin* hundieron un destructor y luego pasaron al ataque del superacorazado *Musashi* en el mar de Sibuyan. Al día siguiente, durante la batalla de cabo Engaño, dejaron fuera de combate el portaaviones ligero *Chiyoda* y acabaron con el *Zuikaku*. Pero la buena suerte cesó el 30 de octubre. Ese día, el *Franklin* y un portaaviones ligero, que participaban en las operaciones de apoyo a las fuerzas de desembarco en el golfo de Leyte, fueron atacados por cinco aviones kamikaze que habían conseguido atravesar la barrera de los aparatos interceptadores. Las pérdidas ascendieron a 56 muertos y 60 heridos; además, 33 aviones quedaron destruidos a causa del incendio que siguió. El buque se vio obligado a regresar al arsenal militar de Bremerton para ser sometido a reparaciones y no volvió a entrar en servicio hasta febrero de 1945.

El portaaviones* Franklin *resultó semidestruido después de haber sido bombardeado en Kyushu en marzo de 1945.



US National Archives

Asignado a la Task Force 58, el *Franklin* atacó Kyushu, situado en el territorio metropolitano japonés, el 18 de marzo; al día siguiente los bombarderos enemigos Yokosuka D4Y «Judy» efectuaron un temerario ataque en vuelo rasante y alcanzaron el *Franklin* con dos bombas de 250 kg, precisamente cuando estaban a punto de finalizar los preparativos para la segunda incursión, que desencadenaron una serie de explosiones e incendios. Muchas de las 742 víctimas de la unidad murieron asfixiadas por el humo, otros 265 tripulantes resultaron heridos de diversa consideración.

Por fin se dominaron los incendios y, al haber conseguido la tripulación poner en funcionamiento las calderas y el aparato de propulsión, el *Franklin* zarpó en dirección a Pearl Harbor y desde allí llegó al arsenal militar de Nueva York para ser sometido a trabajos de larga duración.

El portaaviones reapareció después del final de la guerra, pero no volvió a entrar en servicio y se asignó a las fuerzas de reserva en febrero de 1947.

Características

Franklin (CV-13)

Desplazamiento: 27 100 t estándar, 36 500 t a plena carga.

Dimensiones: eslora 267,21 m; anchura de la cubierta de vuelo 45 m; calado 9,4 m.

Aparato motor: turbina de vapor a 4 ejes; potencia 150 000 hp (111 900 kW).

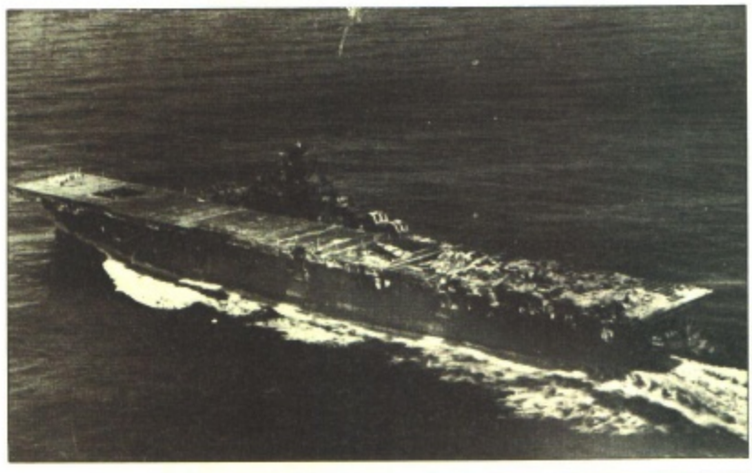
Velocidad: 33 nudos.

Protección: cintura 64-102 mm; cubierta de vuelo 38 mm; cubierta del hangar 76 mm; cubierta principal 38 mm; torres de artillería y barbetas 38 mm.

Aviones: en 1945, 74 cazas, 15 bombarderos en picado y 30 torpederos.

Dotación: 3 240 hombres en total.

El portaaviones* Franklin *muestra todavía los daños de las bombas, aunque parcialmente reparados.



US National Archives

EE UU

Princeton

Con el fin de poner remedio a la escasez de portaaviones resultante de Pearl Harbor, la marina de EE UU decidió convertir nueve cruceros ligeros de la clase «Cleveland» en portaaviones. Las unidades seleccionadas fueron: *Amsterdam* (CL-59), *Tallahassee* (CL-61), *New Haven* (CL-76), *Huntington* (CL-77), *Dayton* (CL-78), *Fargo* (CL-85), *Wilmington* (CL-79), *Buffalo* (CL-99) y *Newark* (CL-100), que se convirtieron respectivamente en *Independence* (CVL-22), *Princeton* (CVL-23), *Belleau Wood* (CVL-24), *Cowpens* (CVL-25), *Monterey* (CVL-26), *Langley* (CVL-27), *Cabot* (CVL-28), *Bataan* (CVL-29) y *San Jacinto* (CVL-30). A pesar de que el proyecto de transformación contenía algunas soluciones muy ingeniosas, los resultados prácticos fueron decepcionantes, sobre todo porque el hangar, de reducidas dimensiones, podía acoger un número de aviones menor al de los portaaviones de escolta (CVE) de la clase «Sangamon», es decir, 33 en vez de los 45 inicialmente previstos. La velocidad de las unidades de la clase «Independence» era, con todo, suficiente para permitirles avanzar junto a los portaaviones rápidos y, por ello, se decidió que debían permanecer en la zona de operaciones.

El *Princeton* entró en servicio en los últimos días de febrero de 1943, casi dos meses después que el *Independence*, que era el cabeza de la clase. Llegó a Pearl Harbor en agosto e inició un período de prácticas junto con el *Essex* y el *Yorktown*, ambos recién acabados. El 1 de septiembre estas unidades efectuaron la primera incursión en la isla Marcus y al cabo de pocas semanas repitieron la acción contra la isla de Wake con gran éxito.

Durante la batalla del golfo de Leyte el *Princeton* fue asignado al Task Group 38.3, en el núcleo principal de los portaaviones rápidos de escuadra. La mañana del 24 de octubre de 1944 un bombardero enemigo Yokosuka D4Y «Judy», que avanzaba en solitario, apareció de repente de entre las nubes y arrojó dos bombas de 250 kg que alcanzaron la cubierta de vuelo y perforaron los tres puentes sucesivos antes de explotar. Se produjeron incendios muy violentos en el hangar, donde seis torpederos ardieron y sus torpedos estallaron, lo cual provocó graves destrozos. Cuando parecía que se habían sofocado todos los incendios, el *Princeton* voló por los aires a causa de una tremenda explosión, y el desplazamiento de aire consiguiente barrió literalmente la cubierta, que se encontraba llena de gente, del crucero *Birmingham*, situado junto a él, matando a 229 hombres e hiriendo a 420; en el portaaviones resultaron muertos 100 hombres y heridos 190. Dado que el buque, casi completamente destruido, permanecía todavía a flote, a las 16,00 h el crucero *Birmingham* recibió orden de hundirlo.

Características

Princeton (CVL-23)

Desplazamiento: 11 000 t estándar, 14 300 t a plena carga.

Dimensiones: eslora 189,74; anchura de la cubierta de vuelo 33,3 metros; calado 7,92 m.

Aparato motor: turbina de vapor a 4 ejes; potencia 100 000 hp (74 600 kW).

Velocidad: 31,5 nudos.

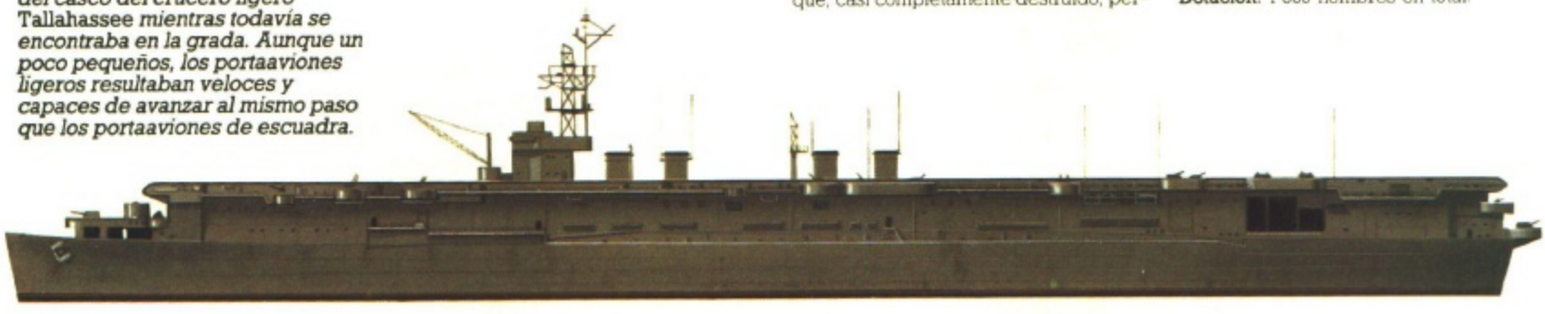
Protección: cintura 38-127 mm; cubierta principal 76 mm; cubiertas inferiores 51 mm.

Armamento: en 1943, 2 cañones antiaéreos de 127 mm, 2 montajes cuádruples Bofors de 40 mm, 9 montajes dobles antiaéreos Bofors de 40 mm y 12 simples de 20 mm.

Aviones: en 1943, 24 cazas interceptadores Grumman F4F Wildcat y 9 torpederos Grumman TBF Avenger.

Dotación: 1 569 hombres en total.

El* Princeton *se construyó a partir del casco del crucero ligero* Tallahassee *mientras todavía se encontraba en la grada. Aunque un poco pequeños, los portaaviones ligeros resultaban veloces y capaces de avanzar al mismo paso que los portaaviones de escuadra.



La batalla del golfo de Leyte

La batalla que toma el nombre del golfo de Leyte, que se desarrolló mediante una serie de enfrentamientos aeronavales en una área muy vasta, no sólo representó el punto culminante de la guerra del Pacífico, sino que debe considerarse también como la más grande batalla naval de la historia. Participaron en ella, con misiones distintas, todos los tipos tradicionales de unidades, desde los acorazados hasta los portaaviones y los destructores de escolta.

Cuando en el mes de agosto de 1944 los americanos conquistaron las Marianas, lo que los japoneses podían pretender era llevar a cabo una última, compleja, pero arriesgada, operación con los buques de batalla supervivientes para contrarrestar la gran operación anfibia americana que parecía inminente. Y así, apenas se avistaron las fuerzas estadounidenses que entraban en el golfo de Leyte, se ordenó la ejecución del plan «Sho-1», según el cual las fuerzas japonesas debían dividirse en tres grupos: desde Borneo, la fuerza A, bajo las órdenes del vicealmirante Kurita, tenía la misión de atravesar el estrecho de San Bernardino para atacar la fuerza estadounidense desde el norte, cerca de las costas de Samar; una segunda fuerza de ataque, a las órdenes del vicealmirante Shima, debía unirse a la fuerza C del vicealmirante Nishimura, procedente de Borneo, para atacar, pasando por el estrecho de Surigao, la zona de desembarco desde el sur; por último, al grupo de los portaaviones mayores, bajo el mando del vicealmirante Ozawa, debía atraer los portaaviones estadounidenses lejos de las Filipinas mientras los dos primeros grupos cumplían su misión.

Pero los planes no dieron buen resultado para los japoneses desde un principio, ya que la fuerza A fue avistada cerca de las costas de Palawan por dos submarinos norteamericanos en acecho, los cuales, además de comunicar la noticia por radio, torpedearon tres cruceros pesados (23 de octubre de 1944). Los buques de Kurita fueron atacados mientras cruzaban el mar de Sibuyan, y el acorazado *Musashi* sucumbió tras ser alcanzado por 19 torpedos. Sin embargo, su gemelo, el *Yamato*, y los más pequeños *Nagato*, *Kongo* y *Haruna* prosiguieron la navegación hacia el estrecho de San Bernardino.

A causa de una cierta confusión creada en el servicio de telecomunicación y de los equívocos derivados de ello, los portaaviones rápidos norteamericanos se lanzaron a la caza de las unidades similares de Ozawa abandonando cerca de la costa de Samar los pequeños portaaviones de escolta, que hubieron de hacer frente a un intenso cañoneo procedente de las unidades de Kurita. Este último, con todo, se vio obligado a retirarse ante la tenaz persistencia de la formación estadounidense.

A partir de este momento el éxito norteamericano resultó impresionante. Los protaaviones de Ozawa –*Chitose, Chiyoda, Zuikaku* y *Zuiho*– fueron hundidos cerca de cabo Engaño. Las formaciones de Nishimura y de Shima, mientras intentaban forzar el estrecho de Suriago, acabaron encontrándose a merced de un fulminante ataque nocturno de los viejos acorazados del almirante Oldendorf y casi todas fueron destruidas.

Leyte representó el final de la marina imperial de Japón; los últimos portaaviones, al quedarse sin carburante y sin pilotos, hubieron de limitarse a permanecer en los fondeaderos, en espera de los ataques aéreos enemigos.

US Navy

Un vigía en la cubierta de vuelo de una unidad del grupo de portaaviones veloces, con un acorazado clase «Washington» al fondo.

US National Archives

A la derecha. Un kamikaze en llamas se arroja contra la cubierta de vuelo del* Essex *que intenta en vano cambiar el rumbo.

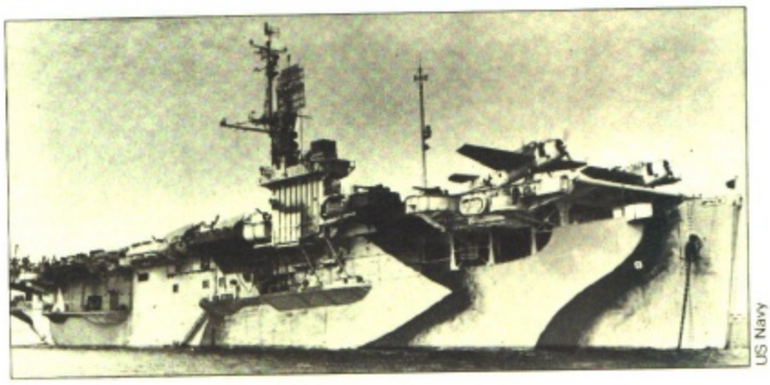
Abajo. Proyectiles japoneses caen en el mar entre los portaaviones de escolta a la formación principal durante la batalla de Samar. A la derecha. El* St. Lô *en llamas.

US National Archives

EE UU

Bogue

La urgencia de asegurar la cobertura aérea a los convoyes en la batalla del Atlántico se satisfizo mediante la conversión de buques mercantes en portaaviones de pequeñas dimensiones. Ya en el verano de 1941, tanto los ingleses como los norteamericanos transformaron varios mercantes en los primeros portaaviones de escolta (CVE) experimentales y, cuando se comprobó su utilidad, se encargaron 21 unidades a los astilleros estadounidenses. De éstos, 11 entraron directamente a formar parte de la marina británica como clase «Attacker», mientras los restantes constituyeron la clase «Bogue» de la flota estadounidense. En conjunto, dado que la transformación de las naves se había efectuado a partir de cascos aún incompletos, las unidades de la clase «Bogue» incorporaron significativas mejoras respecto a los prototipos y, sobre todo, consiguieron disponer de un hangar muy amplio con dos ascensores alineados en crujía. Además, el *Bogue*, botado en enero de 1942, y las dos unidades semejantes, *Card* (CVE-11) y *Core* (CVE-13), fueron dotados de dos catapultas y recibieron una línea de vuelo de 28 aeroplanos.
Con un buen equipo de radar de alerta aérea y más espacio que los destructores y fragatas, los portaaviones de escolta se convirtieron en excelentes buques insignia o en grupos de apoyo antisubmarino. El *Bogue* y su grupo de apoyo hundieron al menos 13 U-Boote, mientras que los aviones de sus gemelos *Card*, *Core*, *Block Island* y *Croatan* ayudaron a hundir otros 20.
En febrero de 1943, el *Bogue* fue asignado a la flota del Atlántico, fecha en que en este océano la batalla había entrado en una fase crítica. Durante la cuarta travesía sus aviones echaron a pique el primer submarino alemán, otros dos en el viaje siguiente, y otro más durante la séptima travesía, en los últimos días de julio de 1943, mientras, a su vez, los destructores de escolta hundían uno. A principios de 1944, después de un breve intervalo utilizado para transportar aviones a Gran Bretaña, regresó nuevamente a la caza de submarinos, contribuyendo a hundir el *U-575* en marzo y echando a pique tres en septiembre de 1944; ese mismo mes volvió a EE UU para iniciar un período de prácticas. En la última misión contra los submarinos alemanes, llevada a cabo en abril de 1945, destruyó otro, el *U-546*, operando como unidad de la segunda línea de protección a las órdenes del capitán de navío Dufek. En el último período de la guerra, el *Bogue* fue enviado al Pacífico, donde trasladó aviones y abastecimientos a las guarniciones aisladas. Después de la caída de Japón fue asignado a la operación «Alfombra mágica» para el traslado a EE UU de personal militar y prisioneros de guerra.


US Navy

El portaaviones de escolta* Bogue *con los aviones Grumman TBF Avenger en la cubierta de vuelo.

Vista longitudinal desde babor de una unidad de la clase «Bogue»; se aprecia claramente el casco original de buque mercante. Aunque se imprimiera al proyecto una extrema simplicidad, las unidades de esta clase obtuvieron un gran éxito, en particular en la lucha contra submarinos en el Atlántico.

Características
Bogue (CVE-9)
Desplazamiento: 11 000 t estándar, 15 400 t a plena carga.
Dimensiones: eslora 151,1 m; anchura de la cubierta de vuelo 34 m; calado 7,92 m.
Aparato motor: turbina de vapor a un eje; potencia 8 500 hp (6 340 kW).
Velocidad: 18 nudos.
Protección: ninguna.
Armamento: 2 cañones antiaéreos de 127 mm, 4 montajes dobles antiaéreos de 40 mm Bofors y 12 de 20 mm.
Aviones: en 1943, 12 Grumman F4F Wildcat y 12 Grumman TBF Avenger.
Dotación: 890 hombres en total.

EE UU

Sangamon

La transformación de buques mercantes en portaaviones de escolta representaba una exigencia de elevadísima prioridad en 1942, en enero del mismo año, cuatro petroleros de escuadra de la marina estadounidense, recién construidos –*Sangamon* (AO-28), *Santee* (AO-29), *Chenango* (AO-31), *Suwannee* (AO-33)– fueron adaptados para que sirvieran como buques de protección aérea (AVG). Las unidades de la clase «Sangamon» dieron muy buen resultado, mejor que el de los portaaviones de escolta de nueva fabricación. Eran más grandes y más veloces y, además, al haber sido proyectados como buques cisterna, tenían el aparato motor hacia popa; esta característica, al reducir las dimensiones de la conducción del humo y de la chimenea, resultó en sobremanera provechosa ya que no obstaculizaban las operaciones de vuelo. También se incorporaron las preinstalaciones para dos catapultas, la segunda de las cuales no se colocó hasta 1944. Un cierto número de aberturas amplias en los costados permitía la ventilación de todas las partes del hangar.
El portaaviones de escolta *Santee* (AVG-29 y más tarde CVE-29) fue el primero en entrar en servicio, el 24 de agosto de 1944, seguido al cabo de un día por el *Sangamon* (CVE-26), el *Chenango* (CVE-28) el 19 de septiembre, y el *Suwannee* (CVE-27) el 24 del mismo mes. La escasez de portaaviones dominante a finales de 1942 y principios del 1943 hizo que estas nuevas unidades, en virtud de su velocidad y de su amplia capacidad de almacenamiento de aviones, se destinaran al grueso de la flota con más frecuencia que los otros CVE, y a menudo operaron también conjuntamente. Los cuatro proporcionaron apoyo a las operaciones de desembarco en África del Norte en octubre y noviembre de 1942; luego fueron trasladados al Pacífico, donde operaron con la 22.ª División de portaaviones en el sector sur de aquel océano. En marzo de 1943 el *Santee* volvió al Atlántico, donde llevó a cabo operaciones antisubmarinas con un grupo de «búsqueda y caza» al sur de las Azores y cerca de las costas brasileñas, sin embargo, en febrero de 1944, se unió de nuevo a las cuatro unidades del Pacífico.
Las cuatro unidades participaron conjuntamente en la batalla del golfo de Leyte, bajo las órdenes del almirante Sprague, incorporadas orgánicamente al Task Group 77.4. El 25 de octubre el *Santee* fue gravemente dañado por un ataque de kamikaze e inmediatamente después por un torpedo del submarino *I-56*. Luego otro kamikaze alcanzó el *Suwannee*, después de haber fallado en el ataque al *Sangamon*. Los tres, a pesar de los disparos recibidos, reanudaron sus actividades a pleno rendimiento en la primavera de 1945. El 4 de mayo de 1945 el *Sangamon* quedó gravemente averiado a causa de un ataque efectuado por un kamikaze cerca de la costa de Okinawa pero, como las unidades gemelas, demostró que su estructura era muy resistente, hasta el punto de que se reincorporó al servicio después de los trabajos de reparación.

El perfil del* Sangamon *visto desde babor refleja su origen de buque cisterna; el puente original está caracterizado por amplias aberturas en los costados. Las unidades de esta clase alcanzaron un gran éxito.

Características
Sangamon (CVE-26)
Desplazamiento: 10 500 t estándar, 23 875 t a plena carga.
Dimensiones: eslora 168,71 m; anchura de la cubierta de vuelo 34,82 m; calado 9,32 m.
Aparato motor: turbina de vapor a dos ejes; potencia 13 500 hp (10 070 kW).
Velocidad: 18 nudos.
Protección: ninguna.
Armamento: 2 cañones antiaéreos de 127 mm, 2 montajes cuádruples antiaéreos Bofors de 40 mm, 7 montajes dobles antiaéreos Bofors de 40 mm y 21 cañones individuales de 20 mm.
Aviones: en 1942, 12 cazas interceptadores Grumman F4F Wildcat, 9 bombarderos de ataque en picado Douglas SBD Dauntless y 9 torpederos Grumman TBF Avenger.
Dotación: 1 100 hombres en total.

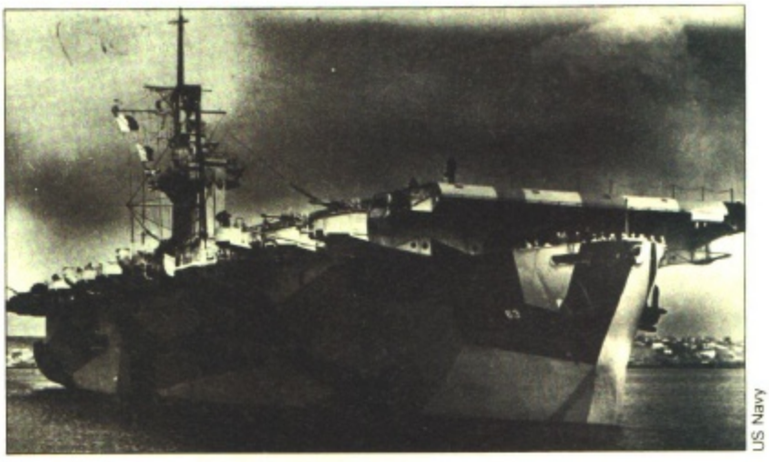
EE UU

St. Lô

El éxito de los portaaviones de escolta llevó a la elaboración de un nuevo proyecto que preveía la transformación de los buques mercantes de la quilla hacia arriba, utilizando el plano de construcción como base de trabajo para acomodarlo a las exigencias de los portaaviones de escolta, más que proceder sólo con los trabajos de adaptación del casco como se había hecho hasta ese momento.

A finales de 1942 se inició la fabricación de 50 unidades de la clase «Casablanca» (de la CVE-55 a la CVE-104). Por lo que se refiere a los detalles de la construcción, en la cubierta de vuelo, aunque sus dimensiones no eran excesivas (152,4 por 32,9 m), se instalaron dos catapultas y dos ascensores. Además, la maniobrabilidad de la nave aumentó notablemente al adoptar la solución de dos hélices en vez de la monohélice de los portaaviones de escolta inmediatamente precedentes; por último, con el fin de acelerar el tiempo de fabricación, se escogieron las turbinas de triple expansión. En los demás sectores el proyecto de la clase «Casablanca» dio mejor resultado que el de la clase «Sangamon», «Bogue» y «Prince William».

El portaaviones de escolta *St. Lô* (CVE-63) se empezó a construir con el nombre de *Chapin Bay* (AVG-63) en el arsenal Kaiser's Vancouver en enero de 1943, pero en abril fue rebautizado como *Midway* y el 15 de septiembre de 1944 se convirtió en *St. Lô*. El pequeño portaaviones había realizado ya dos viajes por el Pacífico para el transporte de aviones y materiales y participado en el apoyo de las operaciones de desembarco en Saipán, Eniwetok, Tinian y Morotai. En octubre de 1944 formaba parte de la unidad n.° 3, que estaba constituida por un grupo de portaaviones de escolta en la posición más septentrional de toda la formación norteamericana de cobertura de las fuerzas de desembarco. La unidad n.° 3 ya había quedado expuesta a un extenuante fuego de artillería lanzado por las unidades de superficie japonesas la mañana del 26 de octubre de 1944. Después de una pausa de una hora, cinco aviones japoneses del tipo Cero se acercaron a baja cota; en un determinado momento se elevaron rápidamente hasta unos 1 500 m y luego se lanzaron como kamikaze contra la cubierta de vuelo de los portaaviones de escolta. Una sección de los cinco aviones atacantes, dirigidos en un primer momento hacia el *Fanshaw Bay*, cambiaron de improviso de objetivo para lanzarse contra el *St. Lô*. Al hacer impacto contra la cubierta de vuelo, las bombas de los aviones provocaron la explosión de todas las municiones y el combustible del hangar. Al cabo de unos minutos, una explosión devastó completamente el *St. Lô*.



US Navy

El pequeño portaaviones de escolta St. Lô de la clase «Casablanca», que antes se había llamado **Midway.**

Características

St. Lô (CVE-63)

Desplazamiento: 7 800 t estándar, 10 400 t a plena carga.

Dimensiones: eslora 156,13 m; anchura cubierta vuelo 39,92 m; calado 6,86 m.

Aparato motor: turbina de vapor de triple expansión a dos ejes; potencia 9 000 hp (6 715 kW).

Velocidad: 19 nudos.

Protección: ninguna.

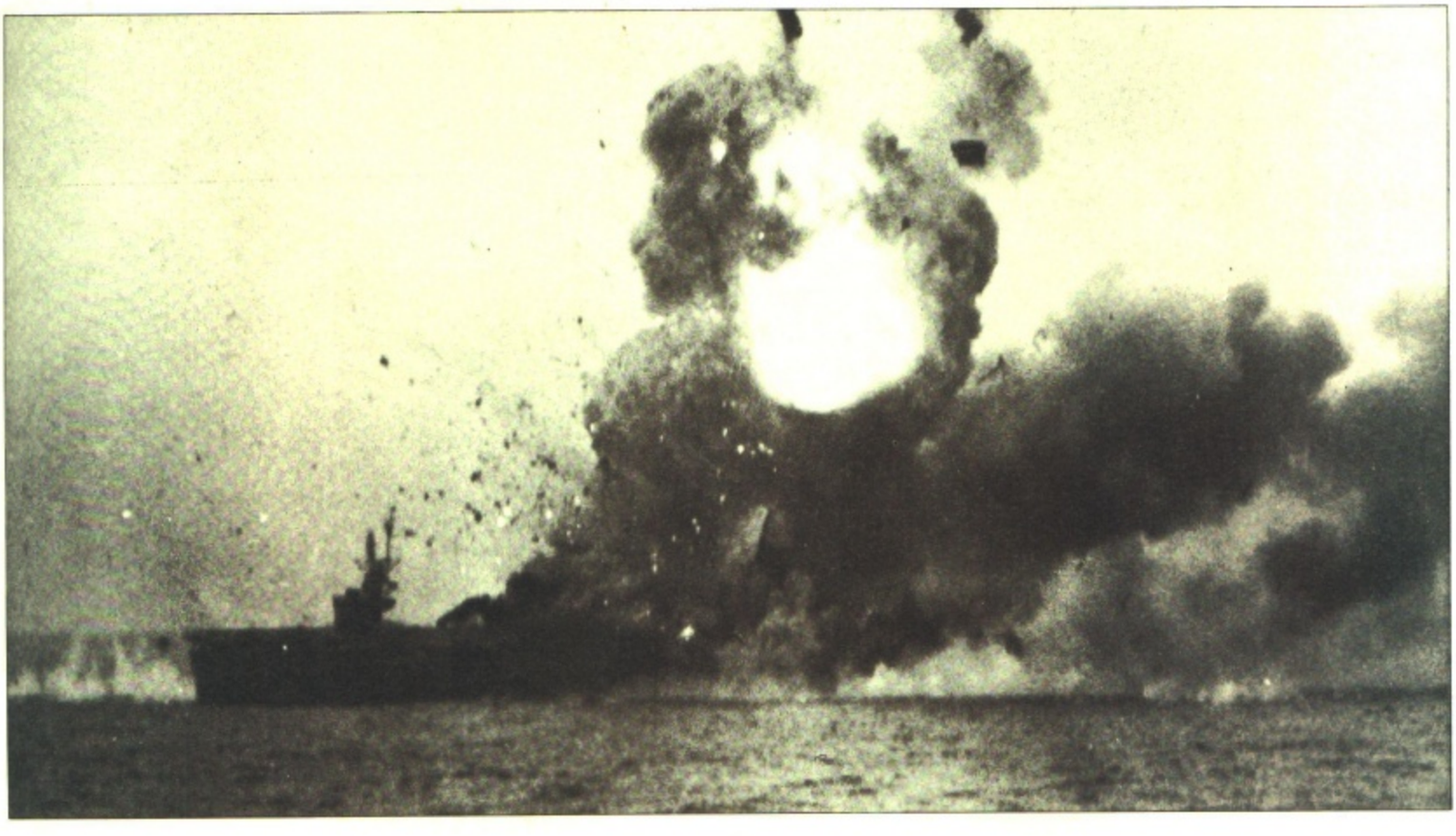
Armamento: 1 cañón antiaéreo de 127 mm, ocho montajes dobles antiaéreos Bofors de 40 mm y 20 de 20 mm.

Aviones: en octubre de 1944, 17 cazas interceptadores Grumman F4F Wildcat y 12 torpederos Grumman TBF Avenger.

Dotación: 860 hombres en total.

Abajo. Perfil de la clase «Casablanca» visto desde babor; estas unidades representaron una mejora de los «Bogue».

En la parte inferior. El St. Lô estalla después de haber sido incendiado por la artillería japonesa durante la batalla de Leyte.



US National Archives

La batalla del mar de Filipinas

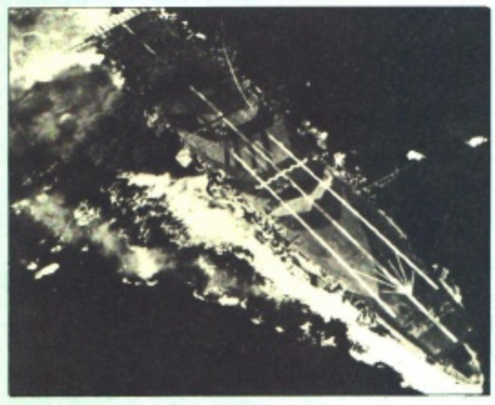
US National Archives

Un avión japonés cae al mar atravesando el cielo por encima del portaaviones de escolta Kitkun Bay *durante la invasión de Saipán en junio de 1944.*

La invasión de Saipán (Marianas) por parte de las fuerzas estadounidenses a mediados de junio de 1944 obligó a los japoneses a responder con fuerza por cuanto desde las bases de las islas Marianas los bombarderos estadounidenses hubiesen podido alcanzar su territorio. Por este motivo el mando de la marina imperial decidió utilizar en la batalla los portaaviones supervivientes. El almirante Ozawa, jefe de la primera fuerza móvil recién constituida, había planeado enviar un gran número de aviones a las bases terrestres de las islas de Guam, Yap y Rota para atacar en situación de superioridad numérica los portaaviones estadounidenses al oeste de Saipán. Por otra parte, en virtud del radio de acción de los aviones, superior en cerca de 300 km al de los estadounidenses, hubiese sido posible atacar sus portaaviones fuera del alcance de los aviones embarcados, abastecer y rearmar los aviones en Guam y atacar una segunda vez a los americanos en el camino de regreso. En teoría, las acciones deberían haber producido efectos sobremanera destructivos, porque los buques norteamericanos deberían haber estado ya en aquel momento gravemente dañados por las incursiones procedentes de las bases terrestres.

En la práctica, sin embargo, sucedió lo contrario. Al principio de la operación, el vicealmirante Kakuta, jefe de la fuerza aérea no embarcada, fracasó en el intento de infligir pérdidas significativas a los grupos de vuelo estadounidenses, mientras el almirante Spruance, mediante duros ataques a los aeropuertos japoneses, eliminó casi por completo los aviones de Guam y de Rota. Lo que todavía hoy sigue resultando inexplicable es el motivo por el que Kakuta no informó a Ozawa del propio fracaso sino que, por el contrario, le comunicó varias veces que el número de las pérdidas americanas se mantenía a un nivel elevado. A ello se añade que las fuerzas navales estadounidenses estaban muy bien informadas sobre los movimientos de Ozawa, captados y seguidos por los submarinos, que habían localizado los portaaviones japoneses en movimiento a través del archipiélago filipino.

Éstas eran las fuerzas que se encontraban en el mar: además de los portaaviones ligeros *Zuiho, Chitose, Chiyoda, Hiyo, Junyo* y *Ryuho*, y de las de escuadra *Taiho, Shokaku* y *Zuikaku*, había cinco buques de batalla, 12 cruceros, 27 destructores y 24 submarinos. Este conjunto de unidades, aunque imponente, resultaba modesto frente a la Task Force 58, constituida de la siguiente manera: portaaviones ligeros *Langley, Cowpens, San Jacinto, Princeton, Monterey, Cabot, Belleau Wood* y *Bataan*; portaaviones de es-



US National Archives

El portaaviones japonés Zuiho, *con una mimetización desacostumbrada, bajo el ataque de los aviones del* Enterprise *durante la batalla del mar de Filipinas.*

cuadra *Hornet, Yorktown, Bunker Hill, Wasp, Enterprise, Lexington* y *Essex*; siete buques de batalla; 21 cruceros; 62 destructores y 25 submarinos. A ello se añadía el mayor grado de preparación de las tripulaciones de los aviones estadounidenses dado que el programa de entrenamiento japonés no había podido compensar las bajas ocurridas en tiempo de guerra y muchos de los pilotos de Ozawa apenas eran capaces de aterrizar en la cubierta de sus portaaviones.

El almirante Spruance dividió su fuerza de combate en cuatro grupos operativos y en una línea de batalla a las órdenes del almirante Lee, cuya misión era formar una primera barrera de fuego antiaéreo contra los aviones japoneses.

El 18 de junio, la fuerza japonesa tomó posición a occidente de las Marianas y destacó al descubierto una unidad de tres portaaviones ligeros a las órdenes del vicealmirante Kurita, quien, de acuerdo con los planes, hubiera tenido que lanzar el primer ataque a la mañana siguiente. Cuando esto sucedió, los aviones atacantes –53 bombarderos y 16 cazas– fueron localizados por el radar de los buques de la línea de batalla y, por tanto, interceptados por los aviones embarcados, que los diezmaron (se perdieron 42 aviones). De las naves estadounidenses sólo el acorazado *South Dakota* fue alcanzado por una bomba.

El «tiro al pavo» de las Marianas

Una segunda oleada de 62 bombarderos y 48 cazas fue lanzada por los seis portaaviones de la formación principal, uno de los cuales, el *Tahio*, fue torpedeado por el submarino americano *Albacore* unos minutos después del inicio de las operaciones de vuelo. Una vez más el intenso fuego de defensa de la línea de batalla infligió duras pérdidas a los atacantes (79 aviones de 110), mientras que una tercera oleada de 47 aviones, que había intentado cercar las naves, perdió sólo siete, pero sin conseguir avistar más que poquísimas unidades. Lo mismo sucedió en la cuarta incursión, lanzada a las 11.30: de 82 aviones, sólo 38 consiguieron entrar en contacto con las formaciones americanas y sufrieron pérdidas muy importantes.

Los portaaviones japoneses habían realizado el máximo esfuerzo sin causar daños sustanciales a la Task Force 58. La formación nipona sufrió pérdidas desastrosas cuando el submarino americano *Cavalla* alcanzó con cuatro torpedos el portaaviones *Shokaku*, que saltó por los aires y se hundio a las 15.10, seguido poco después por el *Tahio*. Ozawa todavía no tenía intención de darse por vencido, porque seguía creyendo que los aviones con base en tierra del almirante Kakuta habían causado daños muy importantes al enemigo y los 102 aviones que le quedaban bastarían para reducir a Spruance. Además Kakuta le había dicho que muchos supervivientes se habían refugiado en Guam.

Al día siguiente las dos flotas enemigas se dirigían hacia el noreste por rutas casi paralelas. El almirante Spruance, en cuanto tuvo conocimiento de la posición de Ozawa hacia el atardecer, ordenó un ataque general con una oleada de 77 bombarderos en picado, 54 torpederos y 85 cazas, aunque era consciente de que, dado que los portaaviones japoneses estaban muy lejos, en el límite del radio de acción de sus propios aviones, éstos deberían realizar el recorrido del regreso en plena oscuridad. El ataque causó el hundimiento del portaaviones *Hiyo*, alcanzado por dos torpedos, y graves perjuicios en el *Zuikaku, Junyo, Chiyoda* y otras unidades. Ozawa había perdido así la que él mismo reconocía como última ocasión de una victoria decisiva. Sus aviones, muy poco adiestrados, habían sido abatidos en tal proporción que los pilotos americanos llamaron a la batalla aérea del 19 de junio el gran «tiro al pavo» de las Marianas. El 20 de junio, terminado el ataque, los aparatos regresaron a sus portaaviones a las 22.45 casi sin carburante.

Un juicio de doble filo

En un análisis retrospectivo resulta difícil criticar a Ozawa en cuanto se refiere a su acción de mando. El error táctico más importante, es decir, el ataque a la línea de batalla de los buques estadounidenses, se debe imputar a la falta de experiencia de los pilotos. La superficialidad de Kakuta, que siguió comunicando informaciones inexactas, indujo a Ozawa a creer que los ataques habían conseguido resultados superiores a los reales y que sus aviones habían conseguido regresar a Guam.

Dadas estas circunstancias y habida cuenta del hecho de que era netamente inferior en el plano numérico, difícilmente hubiera podido hacer otra cosa mejor; en resumen, aun con mayor ayuda de la suerte y personal más capaz a sus órdenes, solamente un milagro hubiese podido darle la victoria sobre la Task Force 58. Los japoneses, en inferioridad numérica, eran deficitarios no sólo en cuanto a personal entrenado, sino también en carburante; además, las materias primas estratégicas y el petróleo crudo, cuya escasez había empujado al Japón hacia la guerra, ya no podían transportarse a la madre patria si no con grandes dificultades, dada la carencia de mercantes; en fin, el ritmo de construcción de los astilleros no alcanzaba a compensar las pérdidas. Por parte estadounidense se lanzaron recriminaciones contra Spruance, en particular por parte del almirante Halsey y de sus defensores, los cuales afirmaban que su prudencia había hecho perder a la Task Force 58 la ocasión de hundir todos los portaaviones de Ozawa y eliminar así totalmente la marina imperial. Según estas críticas, no podía aceptarse el hecho de que las órdenes y las disposiciones de Spruance siempre hubiesen considerado como exigencia principal el tener bajo control los movimientos de Ozawa para impedirle llegar a entablar contacto, en aguas de Saipán, con las fuerzas de desembarco estadounidenses que, por su naturaleza, eran muy vulnerables. Sin embargo, no se hubiese concedido ningún tipo de indulgencia a Spruance si los portaaviones de Ozawa se le hubiesen escapado y hubiesen causado pérdidas insostenibles a las unidades anfibias. Los críticos, además, tienden a pasar por alto el hecho de que sólo cuatro meses más tarde, en Leyte, Halsey mordió el anzuelo que le tendió Ozawa. En efecto, aunque con pérdidas severas para los portaaviones japoneses, la formación principal del almirante Kurita penetró en la zona de desembarco y solamente el desesperado coraje de los portaaviones ligeros y de las unidades de escolta, que defendían el área de la invasión, salvó a los estadounidenses del desastre. Los historiadores han sido más generosos con Spruance que sus colegas almirantes en 1944.

Caza Grumman F6F Hellcat.

Bombardero en picado Curtiss SB2C Helldiver.

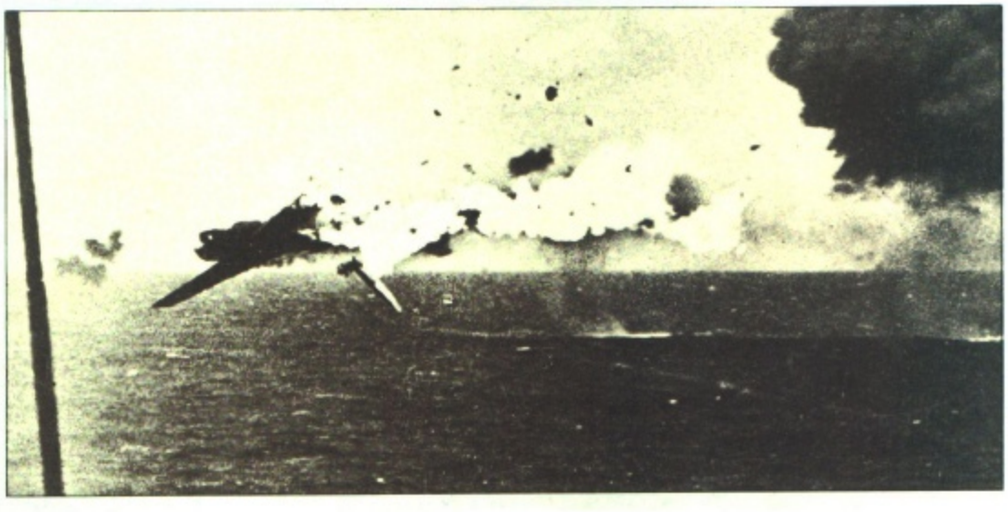
Torpedero Grumman TBF Avenger.

Bombardero en picado Yokosuka D4Y1 «Judy».

Torpedero Nakajima B5N1 «Kate».

Caza Mitsubishi A6M3 «Cero», con base en Filipinas.

***Un bombardero pierde un ala al ser alcanzado por un proyectil de 127 mm procedente del portaaviones* Yorktown.**



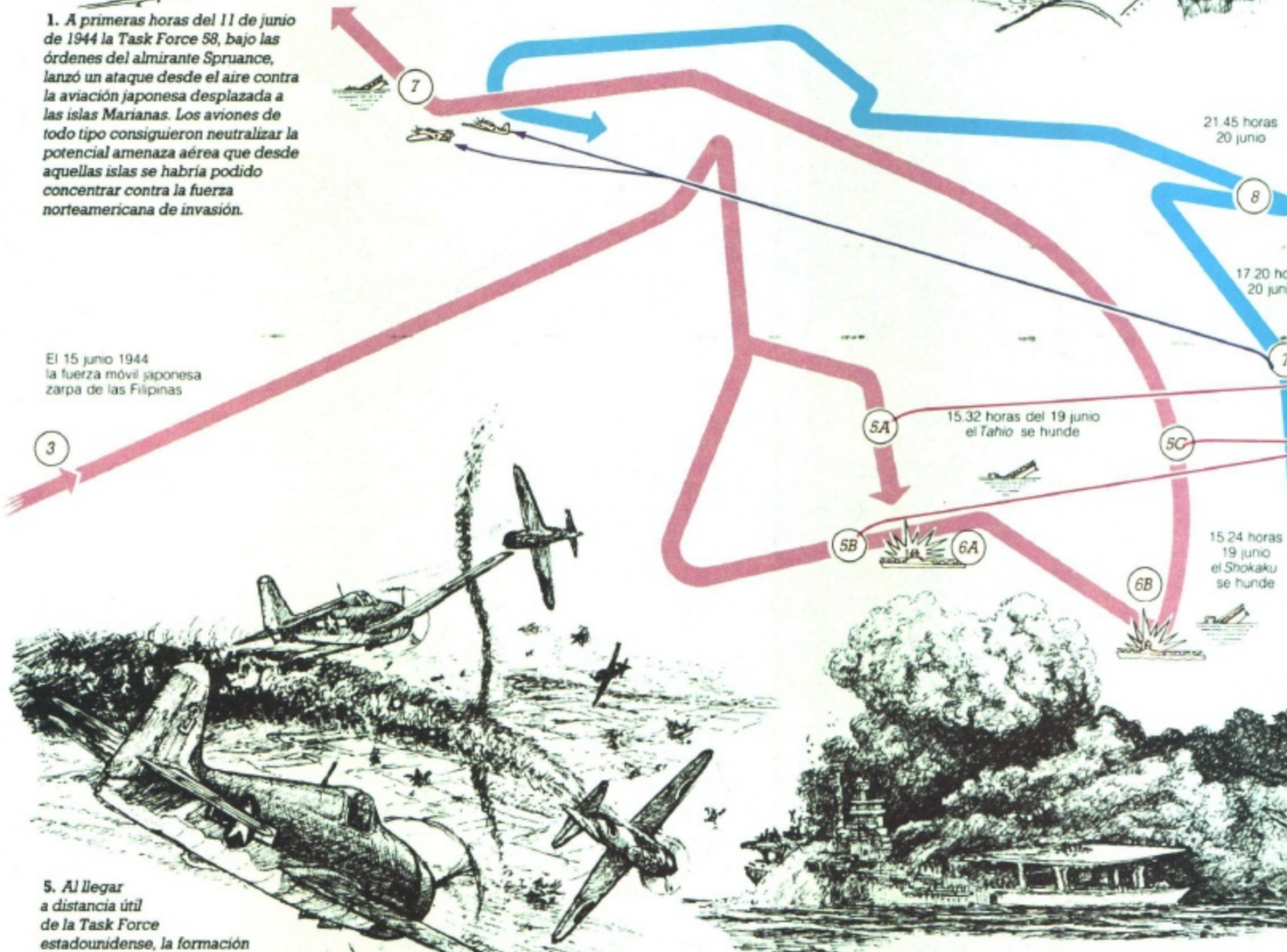
US National Archives

El diario del «tiro al pavo» de las Marianas

Los japoneses pagaron caro el intento de obstaculizar la invasión de las Marianas. La Task Force 58 mantuvo lejos de la zona de desembarco la fuerza móvil de Ozawa y a cada ataque respondió ojo por ojo. Aun cuando la marina imperial logró salvar la mayor parte de sus fuerzas, las pérdidas sufridas no le permitirían ya llevar a cabo operaciones eficaces con los portaaviones.

2. *Después de dos días de ataques aéreos, las unidades navales estadounidenses acortaron la distancia de bombardeo de las defensas japonesas en tierra. Siete acorazados y más de 20 cruceros barrieron con su artillería las posiciones enemigas durante 48 horas antes de lanzar el ataque.*

1. *A primeras horas del 11 de junio de 1944 la Task Force 58, bajo las órdenes del almirante Spruance, lanzó un ataque desde el aire contra la aviación japonesa desplazada a las islas Marianas. Los aviones de todo tipo consiguieron neutralizar la potencial amenaza aérea que desde aquellas islas se habría podido concentrar contra la fuerza norteamericana de invasión.*

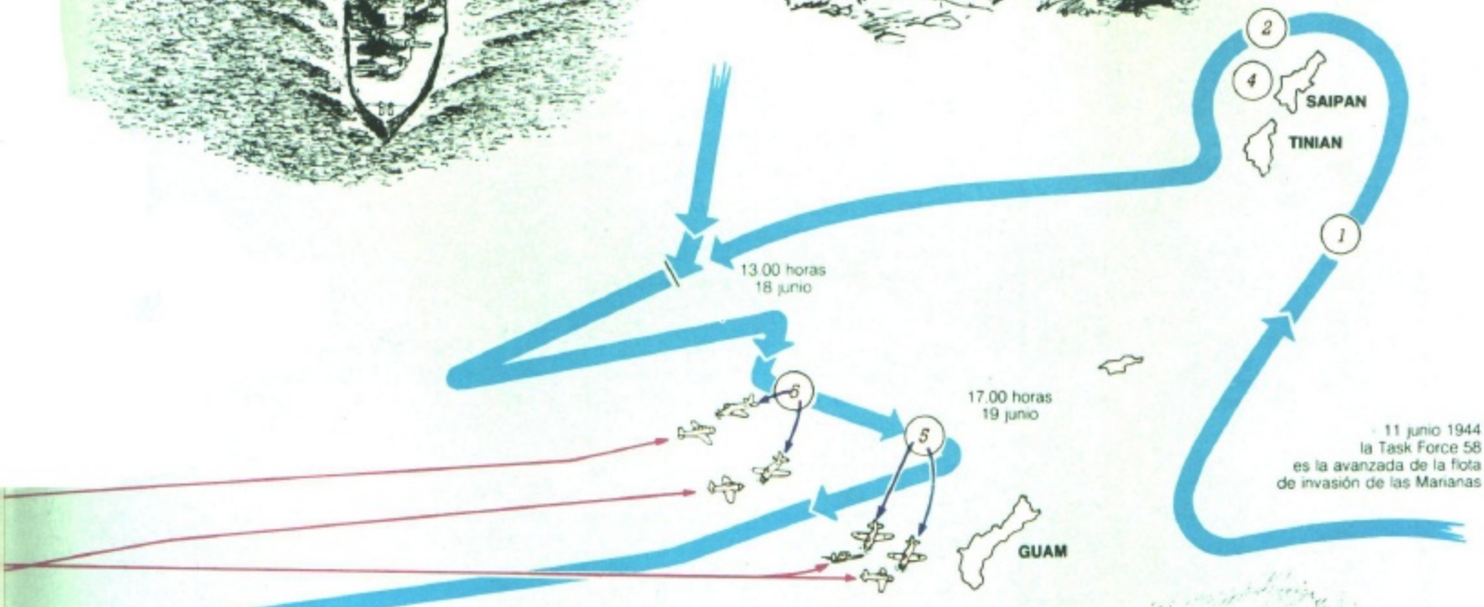


5. *Al llegar a distancia útil de la Task Force estadounidense, la formación naval japonesa lanzó reiterados y masivos ataques aéreos a las 08.30 (5A), a las 09.00 (5B) y a las 14.00 (5C) del 18 de junio. Los japoneses encontraron una mortífera cortina de fuego antiaéreo como barrera; las pérdidas se elevaron a 253 aviones frente a 30 de los norteamericanos.*

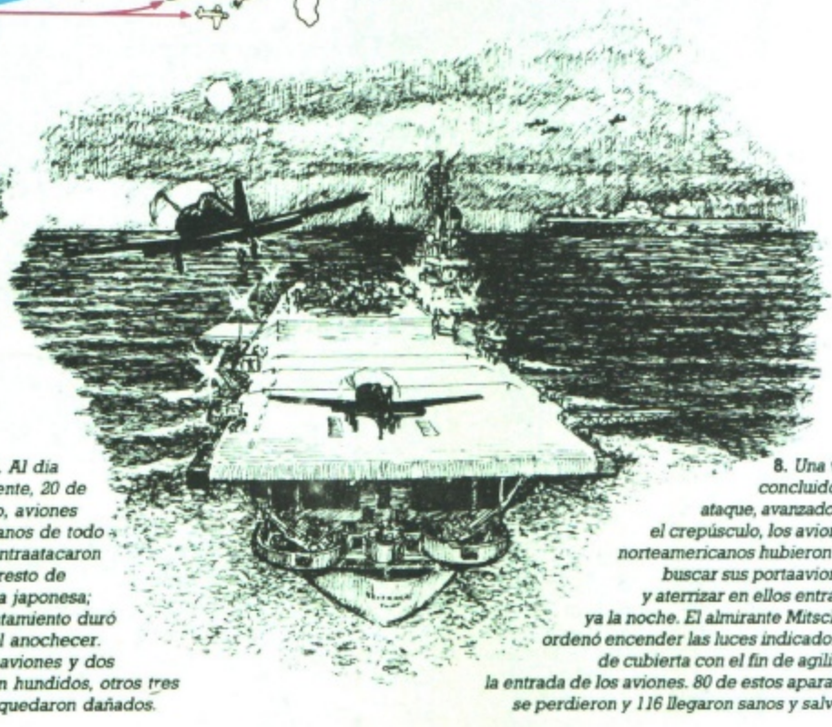
6. *Dos submarinos estadounidenses, que habían logrado permanecer en contacto con la flota japonesa sin ser descubiertos, a las 09.00 del 19 de junio torpedearon el portaaviones* Tahio *(6A) y a las 12.18 el Shokaku; como consecuencia del ataque, ambos buques se hundieron a media tarde.*

3. *El 15 de junio, después de la alarma de las fuerzas desplazadas a las Marianas, una formación naval japonesa salió de las Filipinas para dirigirse hacia levante a fin de contraatacar a la Task Force 58.*

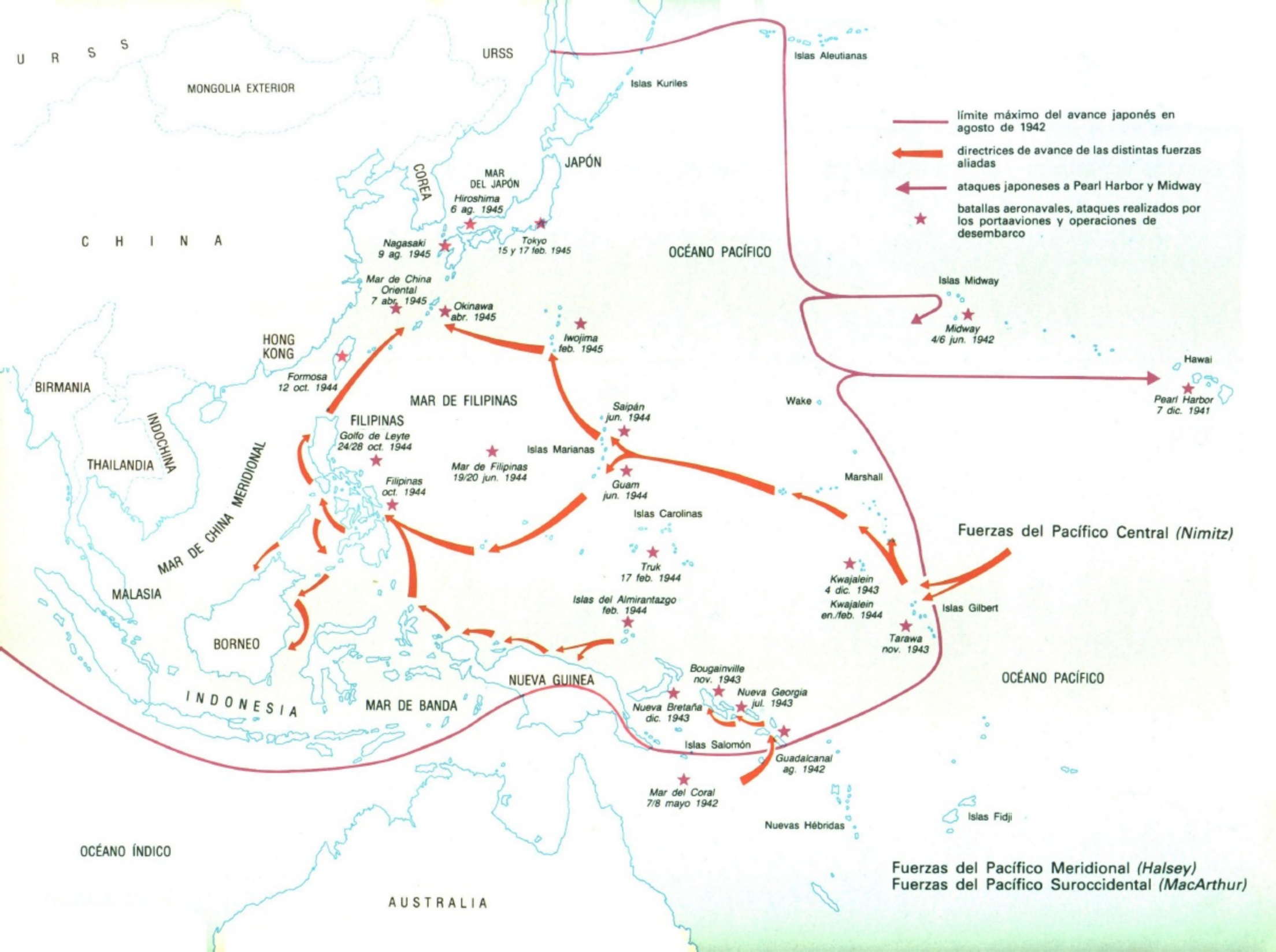
4. *La mañana del 15 de junio los marines atacaron Saipán. A pesar de que el tiroteo preliminar duró cuatro días, la defensa en tierra opuso una encarnizada resistencia. Las pérdidas japonesas sumaron 40 000 muertos y 2 000 prisioneros.*



7. *Al día siguiente, 20 de junio, aviones americanos de todo tipo contraatacaron al resto de la flota japonesa; el enfrentamiento duró hasta el anochecer. Un portaaviones y dos petroleros fueron hundidos, otros tres portaaviones quedaron dañados.*



8. *Una vez concluido el ataque, avanzado ya el crepúsculo, los aviones norteamericanos hubieron de buscar sus portaaviones y aterrizar en ellos entrada ya la noche. El almirante Mitscher ordenó encender las luces indicadoras de cubierta con el fin de agilizar la entrada de los aviones. 80 de estos aparatos se perdieron y 116 llegaron sanos y salvos.*


límite máximo del avance japonés en agosto de 1942
directrices de avance de las distintas fuerzas aliadas
ataques japoneses a Pearl Harbor y Midway
batallas aeronavales, ataques realizados por los portaaviones y operaciones de desembarco
U R S S
URSS
MONGOLIA EXTERIOR
C H I N A
COREA
MAR DEL JAPÓN
JAPÓN
Islas Kuriles
Islas Aleutianas
Hiroshima 6 ag. 1945
Nagasaki 9 ag. 1945
Tokyo 15 y 17 feb. 1945
OCÉANO PACÍFICO
Islas Midway
Midway 4/6 jun. 1942
Hawai
Pearl Harbor 7 dic. 1941
Wake
Mar de China Oriental 7 abr. 1945
Okinawa abr. 1945
Iwojima feb. 1945
HONG KONG
Formosa 12 oct. 1944
BIRMANIA
INDOCHINA
THAILANDIA
MAR DE FILIPINAS
FILIPINAS
Golfo de Leyte 24/28 oct. 1944
Filipinas oct. 1944
Mar de Filipinas 19/20 jun. 1944
Saipán jun. 1944
Islas Marianas
Guam jun. 1944
Marshall
Islas Carolinas
MAR DE CHINA MERIDIONAL
MALASIA
BORNEO
Truk 17 feb. 1944
Islas del Almirantazgo feb. 1944
Kwajalein 4 dic. 1943
Kwajalein en./feb. 1944
Tarawa nov. 1943
Islas Gilbert
Fuerzas del Pacífico Central (Nimitz)
INDONESIA
MAR DE BANDA
NUEVA GUINEA
Bougainville nov. 1943
Nueva Georgia jul. 1943
Nueva Bretaña dic. 1943
Islas Salomón
Guadalcanal ag. 1942
Mar del Coral 7/8 mayo 1942
OCÉANO PACÍFICO
Nuevas Hébridas
Islas Fidji
OCÉANO ÍNDICO
AUSTRALIA
Fuerzas del Pacífico Meridional (Halsey)
Fuerzas del Pacífico Suroccidental (MacArthur)

Fuerzas armadas del mundo

Suecia

Proporcionalmente, Suecia es una de las naciones más gravadas con impuestos del mundo, y gran parte de las entradas se destinan a la defensa. El país no es miembro de la OTAN, pero linda con la Unión Soviética y su territorio constituye una útil vía de acceso a Noruega y al Báltico.
Rico en recursos minerales, el territorio sueco resulta, sin embargo, hostil tanto para atacantes como para defensores ya que cuenta con un clima riguroso durante gran parte del año y húmedo durante el tiempo restante. Para mantener su neutralidad, Suecia utiliza una leva con períodos de llamadas a filas y un sistema organizado de guardias nacionales bien entrenados y de unidades locales de defensa. Posee una poderosa industria de armamentos que proporciona la casi totalidad de los equipamientos a sus propias fuerzas armadas.

Fuerzas armadas suecas

El anfibio con cadenas Bv-202 pesa 3,2 t y puede arrastrar hasta 15 hombres sobre esquís o bicicletas. En una nación septentrional como Suecia los vehículos de este tipo resultan esenciales para garantizar también en invierno la movilidad. El Bv-202 se encuentra actualmente en fase de sustitución por el Bv-206, que posee una capacidad de carga muy superior.

El ejército

El ejército mantiene en servicio sólo un pequeño cuadro de unos 9000 miembros permanentes destinados a adiestrar a unos 36 000 reclutas que les son confiados en contingentes sucesivos. Para entrenar a este flujo de reclutas, el ejército dispone de unos 50 centros de adiestramiento de las distintas armas y de grandes depósitos bien protegidos de equipamiento dispuesto para el uso. En caso de emergencia, el ejército puede movilizar rápidamente unos 700 000 efectivos, con otros 100 000 para las misiones de la guardia nacional. A éstos deben añadirse unos 100 batallones autónomos de infantería, 400-500 compañías independientes y un gran número de unidades de la guardia nacional, que operan bajo el control de 26 distritos de defensa local. Para mantener el flujo de los abastecimientos necesarios en condiciones de emergencia, Suecia hace gran uso de sus recursos industriales para la producción bélica y muchos de sus armamentos son comparables a los producidos en cualquier otro país del mundo. Aunque el núcleo de las cinco brigadas acorazadas que se formarían en caso de emergencia estaría constituido por carros armados Centurion no muy modernos, el ejército dispone también de unos 330 carros Strv-105 y de unos 200 carros de apoyo a las tropas Ikv-91. A éstos se deben añadir un gran número de medios para el transporte de tropas acorazadas Pbv-302 y un extenso parque de piezas de artillería remolcadas o motorizadas. Algunas de las piezas remolcadas resultan todavía eficientes pero algo antiguas y el programa para su sustitución por el nuevo Bofors FH-77A de 155 mm se encuentra actualmente en un estadio avanzado. Se están adoptando gran número de misiles contracarro, con muchos Hughes TOW ya alineados y bajo pedido y con la perspectiva de que la infantería sea dotada con nuevos misiles Bofors BILL. Los morteros de todos los calibres resultan muy apropiados para la orografía sueca.

Fuerzas armadas suecas

Los submarinos suecos están proyectados específicamente para las operaciones en el mar Báltico. La última serie de tres submarinos clase «Näcken» lleva una tripulación de sólo 20 hombres, gracias a su gran automatización.

Entre las 19 brigadas de infantería que se formarían en caso de emergencia se encuentran las cuatro brigadas «Norrland», destinadas a la defensa de las zonas septentrionales de Suecia. Estas brigadas están dotadas de equipos especiales, entre los cuales se cuentan vehículos de nieve como el Bv-206, y disponen de un armamento que va de los misiles TOW a las armas sin retroceso; algunos de estos vehículos transportan misiles antiaéreos guiados Bofors RBS-70.
La única unidad regular del ejército mantenida permanentemente en servicio consiste en un batallón de aviación del ejército, con 35 helicópteros entre Agusta-Bell AB 204 y AB 206. También se mantienen en servicio permanente 11 pelotones de aviación para artillería de los 66 existentes, empleados para conexiones del ejército, control del tiro de artillería, relevo y evacuación de heridos. Los aviones en servicio son los BAe Bulldog, los Piper Super Cub y los Dornier Do 27.
El período de leva de los reclutas en el ejército puede durar de 7 meses y medio a 15 meses, según la especialidad. Cuando termina la leva, el recluta pasa a la reserva activa y se le llama a servicio cada año durante un cierto período. En caso de movilización, la máxima prontitud operativa está prevista en 72 horas para las unidades de la reserva, a las que es necesario sumar las unidades de la guardia nacional y las fuerzas locales. Teniendo en cuenta las desfavorables características del terreno sueco, invadir Suecia resultaría una operación de gran dificultad.
La completa neutralidad de Suecia ha hecho de su ejército un miembro con dedicación exclusiva de todas las fuerzas de las Naciones Unidas. Actualmente los suecos operan bajo la bandera de la ONU en Chipre y en el Líbano.

La aviación

La Saab-Scania de Linköping constituye desde hace más de cuarenta años la principal abastecedora de aviones de combate de la Flygvapen (la

Fuerzas armadas suecas

El cañón autopropulsado de 155 mm de fabricación sueca ha atraído el interés mundial desde su entrada en servicio en 1966. Este pesado vehículo (más de 50 t) tiene una boca de fuego completamente automática, alimentada por un cargador de 14 disparos, que puede lanzar un proyectil de 48 kg de alto explosivo a 25 km de distancia.

aviación militar sueca) y actualmente posee una línea de producción de JA 37, versión mejorada para la interceptación del Viggen. Esta potente aeronave de combate está sustituyendo en la misión del caza a los más viejos Saab Draken, 161 de los cuales se encuentran todavía en servicio, mientras que se han entregado ya 149 JA 37.
En tiempo de guerra la FLygvapen utilizaría pistas cortas –unas 45 se han construido ya– y segmentos de autopista reforzados para operaciones de dispersión. En tal situación, por ejemplo, un Viggen podría aterrizar en una carretera, rodar rápidamente por una carretera más pequeña hasta un hangar mimetizado, ser abastecido y rearmado en menos de diez minutos, rodar otra vez hasta la carretera y despegar para una nueva misión.
Las unidades de ataque y de reconocimiento tienen como dotación otros 180 ejemplares de AJ/SH37 Viggen con misiles aire-superficie para uso antibuque y contracarro, mientras que la variante SF37 de este versátil aparato está dotada de máquinas fotográficas especiales y de equipos infrarrojos. Las misiones de apoyo ligero están encomendadas al Saab Sk60B, cuya versión de adiestramiento equipa la Escuela de entrenamiento de vuelo de Ljungbyhed y la Academia aeronáutica de Uppsala, mientras que el entrenamiento primario se confía al 58 Bulldog. Una pequeña unidad de transporte está equipada con ocho Lockheed C-130 Hercules y algunos viejos C-47; estos últimos se emplean en las operaciones desarrolladas por cuenta de las Naciones Unidas y en las de aprovisionamiento en territorio nacional.

La marina

La marina sueca tiene como misión la defensa costera y no está dotada de grandes unidades de alta mar. Bastante singular por sus funciones y por su dotación de buques, la marina posee también un complejo sistema de defensa costera con radar, cañones, misiles guiados y campos minados preparados.

La artillería costera se puede considerar el componente principal de este sistema de defensa, porque comprende cinco regimientos completos con 45 baterías fijas y 12 baterías móviles. Las baterías fijas se encuentran actualmente en fase de reequipamiento con torres de cañones de 75 y 120 mm de proyecto avanzado, como también sus sistemas de control de tiro, mientras que las baterías móviles se encuentran en fase de reequipamiento con cañones Karin de 120 mm. En lo referente a misiles, dispone de los RB-08 y los RB-52, ambos eficaces incluso contra los buques de mayor arqueo.

Los campos minados constituyen una componente importante de la defensa costera sueca; así, la marina está dotada de muchas unidades minadoras tanto costeras como de alta mar. Desde las unidades mayores a las más pequeñas, la marina posee dos buques minadores de gran arqueo, dos embarcaciones de prácticas empleadas en esta tarea, nueve barcos minadores costeros y 36 de bajura. Para la limpieza de los campos minados, está dotada de 11 dragaminas costeros y 20 de bajura.

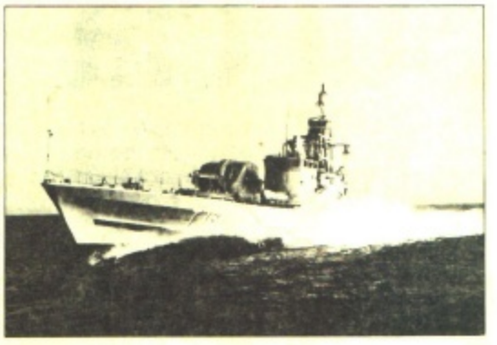
Las principales bases de la marina se encuentran en Estocolmo, Karlskrona, Göteborg y Härnösand. Éstas constituyen el principal punto de fuerza defensiva de la marina, cuyas mayores unidades son dos destructores armados de misiles superficie-superficie RB-08 (estos dos buques entran en servicio alternativamente). Para asegurar una capacidad de patrulla ofensiva, está en servicio una fuerza de 12 submarinos (otros cuatro se hallan encargados actualmente) más, para la análoga capacidad de superficie, una fuerza de 17 unidades Hugin de patrulla y ataques rápidos armadas con 12 misiles superficie-superficie Penguin RB-12, a las que se pueden añadir 18 torpederos para ataques rápidos. Una fuerza constituida por 33 unidades costeras se encuentra en situación de reserva mientras que otras cuatro unidades se hallan en curso de entrega.

La marina cuenta con dos escuadrillas de helicópteros en servicio. Una tiene la base en Barga, cerca de Estocolmo y está equipada con cuatro Alouette, 11 helicópteros de adiestramiento y diez AB.206, que pueden emplearse en la lucha antisubmarina, como transporte de comandos y en misión antibuque. La otra escuadrilla tiene la base en Säve, cerca de Göteborg, y está equipada con diez Boeing Vertol/Kawasaki KV-107-11, que se utilizan en una gran variedad de misiones, inclusive la lucha antisubmarina, búsqueda y rescate y reconocimiento de largo alcance. Se prevé también que se empleen para el lanzamiento de nuevos misiles antibuque RBS-15, que han sido encargados para su distribución a todas las naves de la marina.

Otra característica insólita de la marina sueca consiste en mantener en servicio una gran fuerza de medios de desembarco, no menos de 143 unidades. Nueve de éstas pueden utilizarse para el desembarco de medios acorazados, pero la mayor parte (81) son medios de servicio utilizables para un gran número de funciones distintas, y 53 son lanchas de asalto. Los tres tipos pueden emplearse para desembarcar tropas en zonas lejanas, posiblemente detrás de la línea del frente de los atacantes.

Fuerzas armadas suecas

La marina sueca dedica una consistente parte de sus recursos a empleo bélico de minas. El minador Arkö de 300 t constituye un típico ejemplo de ello; construido en madera y armado con un cañón de 40 mm, primero de una clase de 12 buques, entró en servicio en 1958.


Fuerzas armadas suecas

El Norrköping es una patrullera veloz de la clase «Spica» artillada con una pieza Bofors de 57 mm con radar de puntería y tubos lanzatorpedos de 21 pulgadas. La capacidad antibuque de los «Spica» se perfeccionará con la instalación de misiles antibuque RBS-15 de largo alcance.

Algunos Saab Viggen de la Flygvapen sobrevuelan la tundra a baja cota. El Viggen constituye el núcleo de la aviación sueca, en sus versiones de ataque (AJ37), de interceptación (JA37), de reconocimiento terrestre (SP37), de reconocimiento marítimo (SH37) y de entrenamiento (SK37).

Saab

Orden de batalla

Ejército (en estado de movilización)
- 5 brigadas acorazadas
- 1 batallón de aviación del ejército
- 19 brigadas de infantería, incluidas 4 brigadas «Norrland»
- 50 batallones autónomos de infantería, artillería y artillería antiaérea
- 26 distritos de defensa local, incluido 100 batallones autónomos, hasta 500 compañías autónomas y unidades de la guardia nacional

Aviación
- 6 escuadrones de ataque (AJ37 Viggen y Saab 105)
- 12 escuadrones de caza (JA37 Viggen y J35D/F Draken)
- 6 escuadrones de reconocimiento (SH37/SF37 Viggen)
- 2 unidades para el adiestramiento operativo (SK37 Viggen y SK35C Draken)
- 2 escuadrones de transporte (C-130 Hercules, C-47 Dakota y Caravelle)
- 5 escuadrones de enlace (Saab 105)
- 1 escuadrón para búsqueda y rescate (KV-107)
- 1 escuadrón de helicópteros (Alouette II y Bell AB 204)

Marina
- 2 destructores con misiles RB-08 (uno en servicio y uno de reserva)
- 12 submarinos (más 4 en construcción)
- 17 unidades patrulleras y de ataque con misiles RB-12 (más 2 en construcción)
- 18 torpederos
- 33 unidades de patrulla costera (7 de gran arqueo; más 4 en construcción)
- 2 minadores
- 2 minadores de adiestramiento
- 9 minadores costeros
- 36 minadores de bajura
- 11 dragaminas
- 20 dragaminas de bajura
- 45 baterías costeras de posición
- 12 baterías costeras móviles
- 2 escuadrillas de helicópteros.